

Marta Pawlina-Meducka

Kieleccy cykliści (1892–1906)

Studia Muzealno-Historyczne 7, 183-194

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Marta Pawlina-Meducka (Kielce)

Kieleccy cykliści (1892-1906)

W połowie czerwca 1817 r. niemiecki wynalazca Karl Friedrich Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn odbył pierwszą (o której wiemy) przejażdżkę na dystansie około 8 km na zaprojektowanym przez siebie prototypie roweru. Drewniany pojazd miał przedni widelec pozwalający na skręcanie, co odróżniało go od innych maszyn biegowych, natomiast nie posiadał pedałów i był napędzany siłą mięśni kierowcy, który odpychał się stopami od ziemi.¹ Wielokrotnie potem udoskonalany, w latach czterdziestych XIX wieku osiągnął już parametry, pozwalające na w miarę bezpieczne użytkowanie. Od połowy XIX wieku wytwarzano więc welocypedy i bicykle, oba napędzane siłą mięśni. Pojazd jednośladowy w postaci zbliżonej do współczesnego nam roweru powstał około 1869 r., bo wówczas wyrównano średnice kół.

Kiedy te wynalazki pojawiły się w Kielcach, już to jako eksponaty do oglądania, już jako pojazdy użytkowe, tego nie wiemy. Jerzy Jerzmanowski pisze, że wcześniejsze były bicykle, „w naszym mieście nieliczne. Miały olbrzymie pierwsze koło i napęd nożny bez przekładni; pojazd niezmiernie wysoki, aż niebezpieczny przy upadku”². Jeśli zaś wierzyć „Gazecie Kieleckiej”, wiosną 1887 r. kielczanie po raz pierwszy na własne oczy obejrzeli zorganizowaną wycieczkę cyklistów z Radomia. Przyjechali tu na welocypedach, którymi dotarli jeszcze do Słowika, Chęciny i podobno na Karczówkę. Do Radomia wrócili drogą żelazną³. Kolejną ekskursję z użyciem tego wciąż niecodziennego środka lokomocji gazeta odnotowała w 1889 r., gdy do Kielc po morderczym wysiłku dotarło trzech z sześciu śmiałków z Warszawy. Przy okazji tej wyprawy zwrócono uwagę na niebezpieczeństwa grożące zarówno cyklistom, jak i pozostałym użytkownikom dróg. Rowery płoszyły konie, nienawykłe do takich pojazdów, więc o wypadki było łatwo. Potwierdzał to po latach prawie słowo w słowo J. Jerzmanowski. „Rowery wywoływały drogowe niebezpieczeństwa – pisał – płosząc konie. Może dlatego nierzadko leciały na cyklistów kamienie”⁴.

Nie zrażało to zwolenników jazdy rowerowej. W 1892 r. w Kielcach była ich już całkiem liczna grupa, która pod kierownictwem Michała Żelichowskiego⁵ weszła w skład Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów (WTC)⁶. Amatorzy – sympatycy jazdy na rowerach rekrutowali się spośród przedstawicieli ścisłej elity miejscowej. Byli to znani kupcy i przedsiębiorcy (Henryk i Wacław Hoenigmanowie, Rafał Piwowarski, Ludwik Schmidt, M. Żelichowski), urzędnicy i przedstawiciele wolnych zawodów, czyli lekarze i adwokaci (Józef Dunin, Józef Czarnecki, Stanisław Możdżeński, Remigiusz Laskowski, Erazm Różycki). Warto dodać, że członkami kieleckiej ekspozytury WTC byli zarówno Polacy, jak i Rosjanie. Wejście do struktur WTC otwarło przed kieleckimi cyklistami drogę do legalnego uprawiania sportu, zwłaszcza że miłośników jednośladów w mieście przybywało. W 1892 r. prezes Żelichowski miał w rejestrach już

1 Za: „Ale Historia” 2015, nr 23, dodatek go „Gazety Wyborczej” z 8 czerwca 2015 r.

2 J. Jerzmanowski, *W starych Kielcach*, Łódź 1984, s. 40.

3 „Gazeta Kielecka” 1878, nr 48.

4 J. Jerzmanowski, *W starych Kielcach*, s. 40.

5 Żelichowski Michał (? – po 1900), w latach 1876–1900 właściciel drukarni, w której w 4. ćw. XIX w. tłoczona była m.in. „Gazeta Kielecka”, założyciel i prezes Kieleckiego Towarzystwa Cyklistów.

6 M. Michniak, A. Pawłowski, *Cykliści z Gór Świętokrzyskich*, Kielce 2000, s. 11.

trzydziestu członków Towarzystwa⁷. Rok później w pierwszych, znanych nam, wyścigach wzięło udział trzydziestu pięciu cyklistów. Zorganizowano je na trasie Kielce – Występa, która na kilka lat została ulubionym miejscem wyścigów kielczan. Ten dwunastowiorstowy rajd (tyle wynosiła odległość z Kielc na Występe) miał charakter próbny, ale traktowano go poważnie. Odnotowano w gazecie, że zwyciężył w nim Albin Nesterowicz⁸. Jeszcze w tym samym sezonie kielczanie porwali się na udział w wyścigach zorganizowanych przez radomian. Na trzydziestowiorstowej (ponad 32 km!) trasie zdobyli dwa medale: Henryk Hoenigman srebrny, a Rafał Piwowski brązowy⁹. W następnym roku, w końcu lipca, sympatycy zawodów kolarskich, a było ich wówczas około pięćdziesięciu, urządzili ponownie wyścigi na Występie, ale już na kilku dystansach. Na ośmiowiorstowej trasie wiodącej z Występy w stronę Suchedniowa tryumfowali: Bogulubski z Radomia, W. Hoenigman oraz A. Nesterowicz i R. Piwowski, zawodnicy



Rafał Piwowski, ok. 1918 r.; fot. Muzeum Historii Kielc

7 Tamże, s. 14.

8 „Gazeta Kielecka” 1893, nr 63.

9 Tamże, 1893, nr 76.

gospodarzy. Ustanowili oni wówczas rekord szybkości na tym odcinku – 19 min. 30 sek. W wyścigu dwuwiorstowym zwyciężyli Stanisław Rachwalski i, nieznany z imienia, Szyłow, a na cztery wiorsty jeszcze raz Bogolubski, W. Hoenigman, A. Nesterowicz, R. Piwowarski i Alfons Welke. Hoenigman, główny organizator imprezy, dopilnował wszystkiego jak najstaranniej i miał się czym chwalić. Były nagrody, fanfary, dopisała niedzielna widownia przybyła z Kielc¹⁰. Nie wszystko jednak układało się równie pomyślnie, bo oto władze szkolne zabroniły uczniom gimnazjum jazdy na rowerze, ograniczając tym samym nabór przyszłych cyklistów. Na szczęście zdarzały się i atrakcje, które zjednywały cyklistom sojuszników, na przykład przejazd przez miasto dwóch cyklistów z Warszawy (Rudkowskiego i Janowskiego), którzy zamierzali dotrzeć na rowerach aż do Wiednia.

Nie wiemy, bo nikt tego nie potwierdza, czy w maju 1895 r. pod Występą odbyła się, jak poprzednimi laty, rowerowa majówka, zapowiadana przez „Gazetę Kielecką” jako duże wydarzenie. W jej planach były wyścigi z udziałem radomian na dystansach: piętnastu, ośmiu i czterech wiorst. Przewidziano też dwuwiorstowy bieg pocieszenia i liczne atrakcje towarzyszące imprezie¹¹. Swoją niekwestionowaną obecność w środowisku cyklistów Królestwa Polskiego zademonstrowali natomiast kieleccy członkowie WTC, wysyłając organizatorom wyścigu Warszawa – Kalisz – Warszawa ufundowaną przez siebie nagrodę dla zwycięzcy konkursu. Była to „patera marmurowa z odpowiednim napisem, wyrobiona w kieleckiej szlifierni”¹². Tym sposobem kielczanie reklamowali siebie i lokalną specjalność przemysłową.

Obecność w niewielkim, bo liczącym około dwudziestu tysięcy ludności mieście ruchliwej a niebiednej grupy cyklistów, na dodatek prominentnych jego obywateli musiała zainteresować miejscowych przedsiębiorców. Firma Władysława Degelmana, zarządzana wówczas przez jego spadkobierców, wprowadziła czujnie na kielecki rynek angielskie rowery Triumph, Royal i Enfield¹³. A za nimi poszli inni.

Rosnąca ekipa czynnych cyklistów i liczne grono potencjalnych, sukcesy zawodnicze i organizacyjne oraz powstające zaplecze techniczne dawały kielczanom poczucie siły, pozwalające myśleć o usamodzielnieniu się. Podjęli więc starania o legalizację niezależnej, samodzielnej placówki. Dwudziestu pięciu spośród czynnych cyklistów zostało założycielami Kieleckiego Towarzystwa Cyklistów (KTC). Zarejestrowane 3 września, ze statutem uwiarygodnionym podpisem gubernatora Mikołaja Fiedorowicza Iwanienko i władzami wybranymi 16 listopada 1895 r., Towarzystwo zaczęło działać „na swoim”, z niezawodnym M. Żelichowskim na czele. Wzmocnione o dokończoną grupę prawników: Stanisława Janczewskiego, Wiktora Jarońskiego, Mieczysława Koczanowicza, Arkadiusza Płoskiego, Jana i Tadeusza Tymienieckich, inżyniera Zygmunta Koterskiego, mierniczego Stanisława Sulimierskiego, aptekarza Alfonsa Krzanowskiego, stało się w owym czasie najbardziej prężnym organizmem społecznym w mieście i wkrótce dało pokaz możliwości organizacyjnych i sportowych. Rok 1896, pierwszy rok samodzielności cyklistów jako niezależnego bytu, był nieustającym festiwalem ich aktywności na wszystkich polach. Na początek powołali oddziały terenowe KTC w Jędrzejowie, Pińczowie i Suchedniowie, gdzie animatorem ruchu sportowego był dr Józef Wigura¹⁴.

10 Tamże, 1894, nr 60.

11 Tamże, 1895, nr 32.

12 Tamże, 1895, nr 39.

13 Tamże.

14 M. Michniak, A. Pawłowski, *Cykliści...*, s. 12.

Na dobre zaczęli jednak od karnawału 1896 r., w którym dowiedli, że nie mają w mieście konkurencji. Z początkiem lutego urządzili, nie mając jeszcze własnego lokalu, pierwszy bal korporacyjny dla cyklistów w Teatrze Ludwika. Mogli w nim wziąć udział wyłącznie członkowie stowarzyszenia, karty wstępu były więc imienne, co uniemożliwiło ich użyczenie osobom postronnym. Teatr został przysposobiony do planowanego wydarzenia: łożę zamknięto, galerię przeznaczono dla widzów. Salę udekorowano, jak nigdy wcześniej, zielenią, na scenie zaaranżowano gaj, w którego centrum szemrała prawdziwa fontanna. Dekoracji dopełniały rowery i transparenty, a wszystko zaprojektował Albin Nesterowicz. W tym niecodziennym anturazhu rozpoczął się bal. Oczywiście polonezem, do którego w pierwszej parze stanął prezes z żoną zasłużonego adwokata Wojciecha Zahorowskiego. Do pierwszego kontredansa stanęły czterdzieści dwie pary, a do mazura jeszcze więcej. Bal trwał do białego rana (skończył się o siódmej trzydzięści), a jednym ze źródeł sukcesu organizatorów był niewątpliwie duży udział panien. Wprawdzie nie obsługiwała go sławna warszawska dziennikarka „modowa” Felicja Kaftalowa, ale „Gazeta Kielecka”, biorąc ją za wzór, skrupulatnie odnotowała wszystkie ciekawsze kreacje, jak również i to, że w strojach panien dominowały biel i róż¹⁵.

W czerwcu 1896 r. cyklisci wrócili do swej misji i znowu urządzili pod Występą, na „13 wiorście szosy krakowsko-warszawskiej”, doroczne wyścigi. Bogaty program obejmował: trasę milową, gonitwę na dziesięć wiorst, pięć wiorst i „handicap kielecki”. Uczestnicy, czyli członkowie KTC i tradycyjnie już goście z Radomia, mogli się ścigać na dowolnych „maszynach”. Ograniczenie – jedyne – dotyczyło tylko liczby cyklistów. Musiała ona przewyższać co najmniej o jedną osobę liczbę nagród¹⁶. Te zaś zależały nie tylko od funduszy, jakimi dysponowali organizatorzy, ale też od ich pomysłowości, choć na ogół o charakterze nagród decydowały względy praktyczne. Po wyścigu odbyły się tańce, a impreza na tyle się spodobała, że 12 lipca, w niedzielę, pod Słowikiem odbyła się kolejna, o wiele bogatsza nie tylko w planowane, ale i nieprzewidziane atrakcje. Przybyło na nią około trzystu osób, zwabionych zapowiedzią tańców przy dobrej orkiestrze i obficie zaopatrzonym bufecie. Dopisały panie, co nie posłużyło jednak cyklistom. Zdekoncentrowała ich nie dość że liczna, ale i ładna widownia, przed którą chcieli się pokazać z najlepszej strony. Wyścigi przeciągnęły się więc do późna, a i tak dwóch konkurencji nie zdołano już rozegrać, bo zapadał zmrok, a panowie na rowerach koniecznie chcieli mieć dokumentację fotograficzną swoich sukcesów! Co gorsza, kielczanie nie wypadli w tych zawodach najlepiej, bo przegrywali w porównaniu z licznie przybyłymi gośćmi, cyklistami z Warszawy, Ostrowca, Pińczowa, Jędrzejowa i Radomia, którzy zresztą okazali się najlepszymi zawodnikami tych wyścigów. Tańce, zgodnie z obietnicami, trwały do późna i wtedy zaczęły się kłopoty. Planowany wygodny i bezpieczny powrót pociągiem do Kielc nie wszystkim się powiódł, bo pociąg nie czekał na spóźnialskich. Czekali na nich natomiast zdemoralizowani (jak twierdziła „Gazeta Kielecka”) dorożkarze, którzy za kurs do miasta kazali sobie płacić po pięć rubli! Około trzydziestu osób powróciło więc po nocy do domów rowerami¹⁷.

Ale nie był to koniec sezonu w pamiętnym 1896 r. Warszawski Klub Cyklistów i Rosyjski Klub Cyklistów w Warszawie wystąpiły z projektem urządzenia jeszcze w sierpniu trzystuwiorstowego wyścigu Warszawa – Kielce – Warszawa. Ambitny plan zakładał start z Warszawy o trzeciej nad ranem. Pierwszy posterunek kontrolny miał być w Sękocinie, stacje techniczne na wypadek awarii zaplanowano w Sękocinie, Grójcu, Białobrzegach, Radomiu, Szydłowcu i Suchedniowie. Na kieleckim półmetku na Poczesce mieli od dziewiątej rano przyjmować uczestników wyścigu po sześciu,

15 „Gazeta Kielecka” 1896, nr 6, 8, 12.

16 Tamże, 1896, nr 48.

17 Tamże.

planowanych ambitnie, godzinach jazdy, kieleccy sędziowie: prezes M. Żelichowski i J. Dunin oraz Mieczysław Horodyński z WTC i kapitan Bałk z klubu rosyjskiego. Po dyskusji ten program nieco zmodyfikowano, uznając go za zbyt trudny. Ustalono też ostateczny termin wyścigu, planując go na dzień 23 sierpnia¹⁸. Przyjęty po poprawkach regulamin zakładał, że na pokonanie trasy nie wystarczy wcześniej zaplanowane sześć godzin, ale najmniej siedem. Zarejestrowano trzydziestu pięciu zawodników, którzy otrzymali numery startowe i certyfikaty, służące do poświadczania przez kontrolerów w Radomiu i Kielcach rzeczywistego udziału w zawodach. Kieleckie środowisko reprezentowali sędziowie w osobach prezesa Żelichowskiego i jednego z braci Hoenigmánów¹⁹. Organizatorzy kieleccy, chcąc dopilnować wszystkiego jako gospodarze części trasy, zwrócili się nawet z prośbą do widzów – obserwatorów, by zostawili w domach czworonogi, a nie zabierali ich ze sobą, dając cyklistom komfort wyłączności na użytkowanie drogi. Ich życzeniom stało się zadość nie tyle z powodu skuteczności apeli, co z winy pogody. Przez cały czas towarzyszyła zawodnikom burza, a początek trasy odbyli wręcz w ciemnościach. Do Kielc dojechało dwudziestu pięciu zmarzniętych dwudziesto-, trzydziestolatków. Dwóch z nich zrezygnowało z „powrotnego biegu” do Warszawy. Starsi odpadli na trasie. Najlepsi zawodnicy osiągnęli sto pięćdziesiąt wiorst, jakie dzieliło Kielce od Warszawy, w czasie siedmiu godzin dwudziestu pięciu minut. Ostatni dotarli na półmetek po ponad dziesięciu godzinach jazdy. Zwycięzcą całego biegu, czyli trzystu wiorst, z czasem piętnastu godzin, czterdziestu trzech minut i dwudziestu siedmiu sekund został cyklista warszawski Mieczysław Barański. Otrzymał on, ufundowaną przez WTC, premię pieniężną w wysokości dwustu rubli, dwuosobowy welocyped ofiarowany przez firmę Maison Ormonde oraz komplet dzieł Henryka Sienkiewicza i Bolesława Prusa.

Ekstremalny, a nieprzewidziany przecież przez organizatorów przebieg imprezy zdecydował, że publiczność kielecka nie dopisała i nie świętowała zdarzenia, jakby na to zasługiwało. W ciągłym deszczu zawodom kibicowało zaledwie dwieście osób²⁰. Sprawdzili się natomiast jako gospodarze kieleccy cykliści i nie tylko oni. Do pracy przy obsłudze medycznej kieleckiego odcinka trasy stawiała się elita środowiska lekarskiego, chociaż niekoniecznie czynni cykliści: Jan Antoni Andrzejowski, Stefan Dobrzański, Bronisław Laskowski, Mikołaj Warman i Mieczysław Zawadzki, którym pomagał felczer Piotrowski²¹. Nic więc dziwnego, że ukazujące się w Moskwie czasopismo „Cyklista” w sprawozdaniu z tych zawodów podkreśliło, że działacze KTC chlubnie wywiązali się z przyjętych obowiązków²².

Zamierzany jeszcze jeden, lokalny wyścig na Szosie Nowowarszawskiej liczący dwadzieścia pięć wiorst odbył się już wczesną jesienią. Zwyciężył urzędnik magistracki, jeden z najwierniejszych sympatyków jazdy rowerowej, J. Czarnecki, z czasem pięćdziesiąt osiem minut i trzydzieści osiem sekund²³.

KTC poniosło jednak koszt tego ogromnego wysiłku, jakim było zorganizowanie aż trzech dużych wyścigów i wielkiego balu w jednym sezonie. Prace organizacyjne rozłożyły się na sto sześćdziesiąt osób, w tym siedemdziesiąt wspierających towarzystwo. Wszyscy oni mieli prawo do swojej odznaki, w międzyczasie ustanowionej, a przedstawiającej koło rowerowe z herbem Kielc i CK w środku, a w otoku napis Kieleckie

18 Tamże, nr 64, 66.

19 Tamże, nr 67.

20 Tamże, nr 68.

21 Tamże, nr 71.

22 M. Michniak A. Pawłowski, *Cykliści...*, s.13.

23 Tamże.

Towarzystwo Cyklistów, ale nie uchroniło to klubu od kryzysu²⁴. Przejawił się on w fakcie, że na doroczne zebranie sprawozdawcze przyszło zaledwie dziewięciu członków (!) i trzeba było mobilizacji płynącej ze strony „Gazety Kieleckiej”, wiernie cyklistom kibicującej, jak i apeli o wytrwałość, żeby „zorganizować frekwencję”. Okazało się, że obok zmęczenia nadmiernym wysiłkiem są i inne przyczyny zapaści w szeregach KTC. Za wysoka okazała się być składka w wysokości aż dwunastu rubli rocznie, co nie wszystkim, sukcesywnie dochodzącym do grona członków towarzystwa, łatwo przychodziło zapłacić. W kieleckich realiach dla części z nich to była kwota zaporowa. Doskwierał też brak własnego lokalu, co nie sprzyjało powstawaniu silnych więzi i poczucia wspólnoty, nie służyło też wymianie poglądów i ucieraniu wspólnego stanowiska w spornych kwestiach.

W 1897 r. wiele uwagi cykliści poświęcili zatem porządkowaniu wewnętrznego gospodarstwa. Działacze zakrzętnęli się przede wszystkim wokół poszukiwania własnego lokalu. Znaleźli go w domu Stępińskiej przy ul. Kapitulnej róg Pocztowej (ob. Sienkiewicza)²⁵. Zajęli się też promocją sportu rowerowego. Otwarli szkołę jazdy na welocypedach, a kibicującą im gazetę miejscową skłonili do drukowania na jej łamach przepisów ruchu rowerowego²⁶. Przysporzyło to towarzystwu sympatyków i nowych członków. Razem z cyklistami z powiatów guberni kieleckiej miało ich być w początkach 1897 r. około dwustu²⁷. Przenosiło się to na dochody – w 1896 r. bilans zamknął się kwotą 1424 rb. Pozwalało to zarządowi, na czele którego stanął teraz adwokat St. Jan-czewski, na szerszy oddech²⁸. W 1897 r. udało się więc zorganizować kilka imprez plenerowych. 15 sierpnia znowu na Słowiku cykliści i kibice wysłuchali chóralnych śpiewów amatorów, podziwiali iluminację i tańczyli, oczywiście przy dobrze zaopatrzonym bufecie. 26 września odbyły się wyścigi szosowe pod Białogonem. Stanęło do nich: na jedną milę sześć osób, na pięć wiorst – siedem, a na dziesięć wiorst – czterech zawodników. Uczestnicy biegów dostali pamiątkowe żetony, a wszyscy zasiedli potem do składkowej kolacji. Na zakończenie tego pracowitego sezonu cykliści powzięli ważną dla siebie i miasta decyzję – zaakceptowali plan budowy toru wyścigowego²⁹.

Zgodnie z kalendarzem imprez, uzgodnionym u schyłku 1897 r., z początkiem nowego sezonu odbyły się po kolei dwa wydarzenia. Większość imprez rowerowych przeniosła się z traktu warszawskiego na drugą stronę miasta, cykliści zadamowali się więc w okolicy Białogonu. W parku zakładu białogońskiego, którego zarząd sympatyzował z KTC, została (w początku czerwca) zorganizowana tradycyjna już majówka z bogatym programem. Cykliści i ich rodziny wzięli, co oczywiste, udział w wyścigach rowerowych i konkursach sprawnościowych dla pieszych, wysłuchali koncertu w wykonaniu swoich kolegów, a na koniec uczestniczyli w zabawie tanecznej. W pierwszych dniach września urządzili natomiast, jak co roku, wyścigi z udziałem cyklistów z Radomia, Piotrkowa, Łodzi i Kalisza³⁰. Nie starczyło im więc czasu na inne imprezy, tym bardziej, że cały wysiłek organizacyjny i logistyczny skupili na przygotowaniach do sezonu zimowego i przyszłorocznej, a zapowiedzianej inwestycji, czyli otwarcia toru wyścigowego. Już w pierwszych dniach stycznia 1899 r. na wydzierżawionym i oparkanym placu, a właściwie na ławkach pod stacją kolejową w okolicy skrzyżowania ulic Czystej i Ruskiej (ob. Paderewskiego i Sienkiewicza)³¹ otwarli ślizgawkę. Był to teren

24 Tamże.

25 *Kalendarium historii Kielc*, opr. B. Tambor, Kielce 2012, s. 81 podaje, że otwarli go 24 listopada 1895 r. w domu Stępińskiej.

26 „Gazeta Kielecka” 1897, nr 35, 56.

27 Tamże, nr 25.

28 Tamże, nr 25, 91.

29 Tamże, nr 58, 60, 64, 75, 78, 91.

30 Tamże, 1898, nr 53, 71.

31 Wł. Dzikowski, D. Kopertowska, *Toponimia Kielc*, Warszawa – Kraków 1976, s. 107 podają błędnie, że ul.

niezabudowany, bo na stację kolejową, zanim powstał most na Silnicy, jeździło się ul. Czarnowską. Ślizgawka, urządzona luksusowo w porównaniu z dawniejszymi na stawie w ogrodzie miejskim, była starannie ogrodzona i dopilnowana. Wyposażona w dobrze zaopatrzone bufet i estradę dla orkiestry, oświetlona i sprzątna miała jedną wadę. Luksus kosztował, więc nowa i atrakcyjna ślizgawka okazała się być najdroższa w mieście. W *Sprawozdaniu Kieleckiego Towarzystwa Cyklistów za czas od d. 1 Stycznia 1899 do d. 1. Stycznia 1900* zarząd KTC tak kwitował sprawę: „[...] ślizgawka, z której spodziewano się osiągnąć spore zyski zupełnie zawiodła”³². Dla narzekających łyżwiarzy nie było tajemnicą, że zarząd³³ i prezes KTC, a został nim w 1899 r. Erazm Różycki jr, gromadzili tym sposobem środki, aby na terenie pod stacją zbudować tor wyścigowy półwiorstowej długości. Ostatecznie zarząd KTC musiał zaciągnąć w 1899 r. aż dwie „pożyczki torowe” na te inwestycje: w kwocie ok. 1600 rs i po raz drugi – 1500 rs. Dzięki temu tor udało się uroczyście otworzyć z końcem czerwca, a może początkiem sierpnia 1899 r.³⁴. Zasłużeni przy budowie działacze zostali udekorowani srebrnymi brelokami z odznaką KTC na rewersie i nazwiskami na awersie. Z okazji otwarcia toru odbyły się gonitwy rowerowe, iluminacja, koncert orkiestry wojskowej, były atrakcje kulinarne. Właściwe otwarcie nowego toru miało jednak miejsce dopiero we wrześniu, gdy jak co roku zorganizowano wyścigi cyklistów. Ośmiuset widzów obejrzało aż sześć konkursów, a to: wyścig zachęty (półtora wiorsty), wyścig otwarcia (pięć wiorst), wyścigi: kielecki, prowincjonalny i pocieszenia (po dwie wiorsty) i handicap (trzy wiorsty)³⁵. Dodac trzeba, że w czasie budowy cykliści nie zaniedbywali zadań sportowych. W maju 1899 r. wzięli udział w Wyścigu Objazdowym Królestwa Polskiego, składającym się z aż 51 etapów. Brało w nim udział 136 zawodników, a Kielce były jednym z miast etapowych³⁶.

A od początku 1900 r. wszystko zaczęło się od nowa. Już w drugą niedzielę stycznia na torze odbyła się inauguracja sezonu łyżwiarskiego. Zabawa w orkiestrą, fajerwerkami i balonem powiodła się połowicznie, bo fajerwerki się nie udały, a balon zaraz splonął³⁷. Te drobne niepowodzenia nie zmieniły faktu, że ponieważ rok 1899 był dla KTC bardzo życzliwy, poprzedni zarząd, który tak sprawnie zarządzał inwestycjami, został tylko częściowo wymieniony. Prezesem wybrano ponownie E. Różyckiego,



Odnaka Kieleckiego Towarzystwa Cyklistów, pocz. XX w.; zbiory Muzeum Historii Kielc

Czysta powstała dopiero w 1911 r.

- 32 *Sprawozdanie Kieleckiego Towarzystwa Cyklistów za czas od d. 1 Stycznia 1899 do d. 1. Stycznia 1900*, Kielce 1900, s. 5.
- 33 Szczególnie szeroki był skład tego zarządu, ale musiał on podolać planowanym inwestycjom. Weszli doń: Waclaw Hoenigman jako wiceprezes, Stefan Tomaszewski – gospodarz, Józef Czarnecki i Alfred Kiel – pomocnicy gospodarza, Karol Zalewski – sekretarz, Stanisław Żenczykowski – pomocnik sekretarza, Franciszek Pytlewski – kasjer, Edward Rochowski – pomocnik kasjera i bibliotekarz Stefan Kinastowski; *Sprawozdanie...*, s. 4, 5.
- 34 *Kalendarium...*, s.88; M. Michniak, A. Pawłowski, *Cykliści...*, s. 14 podają datę 6 sierpnia.
- 35 „Gazeta Kielecka” 1899, nr 4, 61, 79.
- 36 M. Michniak, A. Pawłowski, *Cykliści...*, s. 14.
- 37 35 „Gazeta Kielecka” 1899, nr 4.

jego zastępcą został W. Hoenigman, Stefan Tomaszewski gospodarzem, a F. Pytlewski – kasjerem. Dodać trzeba, że zarząd wspierało co najmniej kilku bardzo oddanych sprawie KTC działaczy, jak Józef Borkowski czy L. Schmidt³⁸. Z początkiem roku cykliści zmienili też lokal. Wprawdzie ten, który użytkowali dotychczas, przy zbiegu ul. Kapitulnej i Pocztowej, wydawał się być wystarczający, ale latem 1900 r. udało się im wydzierżawić o wiele bardziej atrakcyjną sześciobokową siedzibę w Rynku³⁹. Tu rozwinęli cały swój potencjał organizacyjny. Trzeba przy tym pamiętać, że sprzyjały im okoliczności. Około 1900 r. kryzys ogarnął Resursę Kielecką i na przełomie XIX i XX w. KTC stało się, wskutek zbiegu okoliczności, jedynym liczącym się animatorem życia kulturalnego w mieście. A że skupiało w swoich szeregach elitę, ludzi obdarzonych zaufaniem społecznym, utalentowanych, a co najmniej uzdolnionych organizacyjnie, i popularnych z racji wykonywania zawodów zaufania publicznego, więc wszystko szło im jak z płatka, tym bardziej, że zastali puste pole.

W nowej siedzibie KTC aż tętniło. Jesienią i wczesną zimą cykliści urządzili kilka spotkań towarzyskich, nazywanych wieczornicami (wstęp płatny dla członków 25 kop., dla gości 50 kop.). Już wcześniej próbowali stworzyć chór, występując na majówkach, ale teraz potraktowali to wyzwanie poważnie i śpiewali coraz częściej repertuar warszawskiej Lutni. Zapraszali też do koncertowania miejscowych cenionych wykonawców: pianistkę Janinę Warchalską, deklamatora i aktora Antoniego Olędzkiego⁴⁰. Jednym słowem działo się wiele, ku radości chętnie tu bywającej publiczności.

Oczkiem w głowie zarządu był jednak tor. Toteż wykorzystywano go wielorako. Najważniejsze były wyścigi cyklistów, na których ścigali się „jeźdźcy” z zaprzyjaźnionych towarzystw z ościennych miast: Radomia, Piotrkowa, Łodzi, Kalisza, nie mówiąc o cyklistach z powiatowych miast guberni. Ale obok tego oczywistego sposobu wykorzystywania toru używano go do gry w palanta, ekstrę i króla, wytyczono też teren dla miłośników wchodzącego właśnie w modę lawn tenisa i krykieta. Dla dzieci urządzono huśtawki i kołobieg. Wszystko to płatne, ale cykliści nauczeni doświadczeniem ubiegłego roku, gdy wyśrubowali ceny biletów na ślizgawkę, teraz zachowali powściągliwość. Bilet wstępu dla dorosłych kosztował pięć kop., dla dzieci trzy kop. Na torze odbywały się, podobne do niegdyśiejszych na Słowiku, zabawy dla każdego. Panowie brali udział w wyścigach, panie podziwiałały fajerwerki, dzieci oglądały balon, który szczęśliwie nie płonął, a orkiestra wojskowa grała dla każdego⁴¹.

Nie inaczej, a może nawet skuteczniej pracował zarząd KTC w 1901 r. Wybory do władz, zarządzane wiosną, przyniosły zmiany, wskazujące na gotowość zmierzenia się z wyzwaniami organizacyjnymi. Towarzystwo nie chciało osiąść na laurach, co znalazło wyraz w strukturze zarządu. Prezes E. Różycki i wiceprezes W. Hoenigman zostali obdarzeni ponownie mandatem zaufania, ale nowy gospodarz Aleksander Redych dostał aż dwóch pomocników, a to urzędnika J. Czarneckiego i adwokata Stefana Grunerta. Wspierali ich ponadto członkowie zarządu: Stefan Wrzesiński, Wiktor Wardzichowski, Stefan Tomaszewski i Edward Rochowski⁴². W tym wzmocnionym składzie zarząd musiał podolać zwiększonemu obowiązkowi. Nowy, pozyskany w 1900 r. lokal obligował do częstszego organizowania koncertów, wieczornic, spotkań tanecznych, a to angażowało siły ludzkie. Wszystkiego trzeba było dopilnować, sprawdzić, przygotować, bo jak mówiliśmy wcześniej, na przełomie stuleci KTC pozostawało jedyną instytucją życia społeczno-kulturalnego w mieście, więc kielczanie mieli wobec niego duże oczekiwania.

38 M. Michniak, A. Pawłowski, *Cykliści...*, s. 14, J. Jerzmanowski, *W starych Kielcach*, s. 35.

39 „Gazeta Kielecka” 1900, nr 11, 68.

40 Tamże, nr 93, 94.

41 Tamże, nr 46, 47, 53.

42 Tamże, 1901, nr 22.

Z powodzeniem odbyła się wiosenna wieczornica. Z pewnym opóźnieniem, z winy złej pogody, przeprowadzono doroczne wyścigi. Oglądało je czterystu legalnych widzów i wielu przypadkowych „zza płotu”. Ale z samego jądra, ze środowiska kieleckich cyklistów, zaczynały nadciągać złe wieści. W wyścigach, o których wyżej, w sześciu biegach wzięło udział zaledwie piętnastu zawodników, po większej części spoza Kielc. W samych Kielcach zapał do sportu rowerowego jakby osłabł, co się objawiało brakiem nowych adeptów. Rower tracił na atrakcyjności, wypierany przez znany bardziej z legendy, niż z autopsji samochód. Tylko prawdziwi miłośnicy zostawali przy jednośladach. Na dodatek publiczność, a nawet wierni kibice tracili zainteresowanie, zaczęli też dostrzegać ciemne strony nie tak dawno jeszcze ulubionego sportu. A to kibice (kibicki?) nagle postanowili się domagać, żeby cykliści wdziewali pończochy, bo ich ohydne łydki rażą zmysł estetyczny widzów. A to znowu niektórzy członkowie towarzystwa nadużywali odznaki KTC i szarogęsili się na torze. Nie jeździli, ale odwracali się do siedzących widzów plecami, przeszkadzając im w obserwacji przebiegu zawodów. Nadużywali więc, według niezadowolonych obserwatorów, swoich uprawnień. Dostało się i orkie-



Sprawozdanie Kieleckiego Towarzystwa Cyklistów za czas od 1 stycznia 1899 r. do 1 stycznia 1900 r.

strze za odgrzewanie starych numerów. Pod ciężarem takiej krytyki, odbieranej jako niesłuszny atak, cykliści tracili wigor i przestawali się starać⁴³. Przełożyło się to na ograniczenie działalności klubowej, a nawet okresowe jej zawieszenie. Trzeba było odczekać i przemyśleć nową strategię. Tym bardziej była ona konieczna, że poziom społecznej akceptacji dla KTC spadał w dostrzegalny sposób. Do tej pory wszystko, co towarzystwo robiło dla popularyzacji sportu i tężyzny fizycznej, jak i dla życia kulturalno-społecznego w mieście, cieszyło się życzliwym odbiorem. A tu niepostrzeżenie przyszło znużenie, a nawet niechęć. Może działacze KTC istotnie popadli w rutynę, zbyt łatwo ulegając nawykowi, nie zmieniając nic w mechanizmie, który się do tej pory sprawdzał? Choć nie można powiedzieć, że przysnęli. Bo właśnie w 1904 r. zaczęli w swoim obszernym lokalu organizować przedstawienia amatorskie i koncerty kamealne. Otwarli też dla szerszej publiczności możliwość udziału w dorocznych wyścigach – mogli się w nich ścigać nie tylko zrzeszeni, ale i nieprzynależni do klubu cykliści. Zarząd żywił nadzieje, że przysporzy to wyścigom uczestników. Tymczasem złagodzenie regulaminu nie wpłynęło na wzrost frekwencji. Do sześciu biegów zgłosiło się zaledwie dziewiętnastu zawodników, z tego siedmiu z Warszawy, pięciu z Kielc, czterech z Piotrkowa i tylko trzech niezrzeszonych. Niewielu też gości zgromadziła zabawa ludowa, którą na torze zarządzono tuż po św. Janie, 26 czerwca⁴⁴. Coraz głośniejszymi natomiast było słyhać narzekania, że coraz to nowych powodów, tak jakby KTC miało obowiązek organizowania kielczanom życia. A chcieli oni, dziwiąc się czemu jeszcze nie ma, zajęć gimnastycznych, a może lekcji fechtunku, bo skoro stoi pusty lokal, czemu go nie wykorzystać w tym celu? Ktoś inny z kolei radził, żeby przy klubie otworzyć bezpłatną bibliotekę, złożoną z książek, leżących niepotrzebnie w kieleckich domach. Rzucono pomysł za pomysłem⁴⁵.

Działacze KTC się więc zmobilizowali i z początkiem 1905 r. urządzili wieczór artystyczny. Gościem spotkania był znany w Królestwie deklamator i aktor Maurycy Kisielnicki⁴⁶. Wystąpił tu w repertuarze Mickiewiczowskim, mimo formalnego zakazu odtwarzając fragmenty „Konrada Wallenroda” i „Ode do młodości”. Drugą część wieczoru wypełniły utwory Kazimierza Laskowskiego, krajana urodzonego w nieodległej Tokarni, znanego warszawskiego literata i dziennikarza⁴⁷. Trudno więc byłoby narzekać na program wieczoru, ale kielecka publiczność rządziła się sobie znanymi kaprysami. Na spotkanie z Kisielnickim przyszło zaledwie kilkanaście osób. Bardziej się udały inne imprezy, choć rok 1905 nie sprzyjał, zdawać by się mogło, grom i zabawom. Ale majówka na Słowiku z „dwoma biegami kołowymi” i spotkaniem towarzyskim udała się nad podziw, podobnie jak „spotkanie towarzyskie z tańcami” odbyte nieco później⁴⁸. Z krytyki, jaka spadła na towarzystwo, jego zarząd wyciągnął jeszcze dwie lekcje. Nowy prezes, a został nim A. Płoski, zarządził comiesięczne spotkania zarządu, poszerzył też ofertę zajęć na torze. Dzierżawca toru, Dzeron (Zenon) Kiebabczy, zbudował przy nim

43 Tamże, nr 44, 51, 87.

44 Tamże, 1904, nr 15, 34, 41, 44.

45 Tamże, nr 66.

46 Maurycy Zygmunt Wawrzyniec Kisielnicki (1859–1922) był w Kielcach wielokrotnie jako aktor i dyrektor teatrów. Był artystą wszechstronnym, w młodości grał amantów, potem role bohaterskie, w tym nawet Hamleta, występował też w komediach. W okolicach 1905 r. dał się poznać jako utalentowany recytator, upowszechniający poezję polską, w tym zwłaszcza patriotyczne fragmenty poezji A. Mickiewicza i prozy H. Sienkiewicza. Ta okoliczność sprawiła, że miał okresowy zakaz występów w Królestwie Polskim. *Słownik Biograficzny Teatru Polskiego*, t. I, Warszawa 1973, s. 298.

47 „Gazeta Kielecka” 1905, nr 5.

48 Tamże, nr 37, 72, 79.

strzelnicę i obiecał otworzyć bufet i garderoby⁴⁹. Zmiany i modyfikacje nie na wiele się jednak zdały.

Wydarzenia 1905 r. sprawiły, że życie organizacyjne, stowarzyszeniowe, społeczne w Kielcach, jak w całym Królestwie zmieniło swój dotychczasowy charakter. Spolaryzowało się społeczeństwo, przebudował układ sił politycznych⁵⁰. Jeszcze z początkiem 1905 r. narodził się pomysł, aby KTC przekształcić w resursę miejską, co by tchnęło w nie nowego ducha. Nikt tego pomysłu wówczas nie podjął. Ale, nomen omen, trzy-nastego (!) listopada 1905 r. zebrała się grupa trzydziestu siedmiu członków rzeczywistych KTC (wśród nich St. Janczewski, W. Jaroński, M. Koczanowicz, A. Płoski), którzy uznali, że formuła towarzystwa już się wyczerpała. Wyłonili oni komisję, która miała przygotować statut przyszłej resursy, mającej być jego sukcesorką, a w Wigilię 1905 r. na zebraniu ogólnym KTC przedstawili jego projekt. Powstała we wrześniu 1906 r. Resursa Kielecka przejęła chętnych członków towarzystwa cyklistów, które „na zebraniu swoim” powzięło postanowienie o samorozwiązaniu. Resursa przejęła jego aktywa i pasywa, co zakończyło istnienie KTC.

Sport rowerowy jednak rozwijał się nadal, czego świadectwem było powstawanie składów rowerowych, w których można było nabyć każdy sprzęt. Bariere stanowiła jedynie cena i czas oczekiwania na rower wybranej marki. Jako jeden z pierwszych interes w handlu rowerami dostrzegł J. Tomicki, który w 1912 r. do swego „Składu Broni, Prochu i Przyborów Myśliwskich” dołączył jeszcze jednoślady. Sens miało także otwieranie wypożyczalni rowerów, z których pierwszą uruchomił W. Gąsiorowski przy ul. Dużej. Przy tej okazji wypożyczalnia stała się pretekstem do konfliktu narodowościowego. Sprzęt, dość kosztowny, wypożyczać miała młodzież żydowska nie umiejąca jeszcze jeździć na rowerze. Użytkowane przez nią do nauki rowery szybko się więc niszczyły, a młodzi żydowscy cykliści, jak twierdziła niekoniernie bezstronna „Gazeta Kielecka”, przenosili się do wypożyczalni żydowskich dopiero wtedy, gdy już opanowali sztukę jazdy⁵¹.

Kieleccy cykliści byli przez ponad dziesięć lat inicjatorami życia sportowego, towarzyskiego i społecznego w mieście. W najlepszym momencie skupili ponad dwustu członków, którym kibicowały rodziny, co w Kielcach stanowiło sporą siłę. Promowali mocno wówczas egzotyczną wiedzę o potrzebie ruchu i wysiłku fizycznego. Stworzyli, co miało ogromną wartość, wspólnotę z wyboru. Jak wszystko, co powstaje z dobrowolnego udziału, ten ruch także ewoluował w inną strukturę, ale wcześniej dał Kielcom przełomu stuleci wiare, że można zrobić coś „dla siebie i dla innych”.

49 Tamże, nr 96.

50 B. Szabat, *Kielce i kielczanie w czasie rewolucji 1905–1907 roku*, Kielce 2009.

51 „Gazeta Kielecka” 1912, nr 61.

Marta Pawlina-Meducka (Kielce) **Kielce Cyclists (1892-1906)**

The beginnings of cycling in the Kingdom of Poland date back to the middle of the 19th century, although the prototype of a modern bicycle was made as early as in 1817. The first larger group of organized cyclists was seen in Kielce in the 1870s but it was only in 1892 that the Kielce cyclists were accepted into the Warsaw Cyclists Association. They were mainly merchants, entrepreneurs, civil servants, doctors and lawyers. The group quickly attracted sympathizers. It organized cycling races, prepared cycle routes and held cycling competitions. At the same time, the group created a framework for community life organizing annual traditional May Day festivities.

In 1895, when the group comprised 50 members, the Kielce Cyclists Association was registered. Since then, still headed by M. Żelichowski, they operated on their own account according to their own program of events. They used to start their season with a carnival ball. Every year they organized May day festivities in the districts of Słowik and Białogon. Cycling races of varied difficulty were the most important events organized by the association. At times, just like in 1896, the Association would also co-organize large regional races Warsaw – Kielce – Warsaw involving dozens of participating cyclists.

The golden period of the Kielce Cyclists Association started in 1897. The number of its members increased to almost 200 which positively influenced financial condition of the Association. Consequently, the Association organized more open-air events contributing to integration with local community and made some investment plans. In 1898, on a leased site situated close to a railway station the Association opened an ice rink and a year later a multi-function racing track. At the same time, the Association elected a new management board (comprising Erazm Rózycki junior and Waclaw Hoenigman) and purchased new premises which satisfied all cultural and social needs of Kielce inhabitants.

Since 1901 a certain fatigue in the Association's activities could be observed. Undoubtedly, it was caused by many reasons. The Association ceased to be attractive, it had no new members due to the appearance of the car attracting more people and the Association's members dropped into routine. It tried to focus on Kielce inhabitants outside the Association inviting them to join in various projects without becoming formal members, however, social events and cycling races were not as popular as before. In the middle of 1906, the Kielce Cyclists Association's assets and liabilities were taken over by a newly-established Kielce Social Club.

Key words: Kielce Cyclists Association, Kielce, cycling races