

PIOTR KUBKOWSKI
Uniwersytet Warszawski

„Welocypedy i Cykliści”. Okoliczności pewnego zapomnienia

Do dziś w Warszawie, w swoim pierwotnym miejscu, ostał się jeden dziewnastowieczny słup reklamowy. Znajduje się na placu Unii Lubelskiej i rozpoznajemy go na wszystkich archiwalnych fotografiach tego miejsca ostatnich kilkunastu dekad.

Charakterystyczne, zwieńczone trąbkami, słupy na afisze rozstawiła firma Jan Cotty w latach 90. XIX wieku. Ta, mieszcząca się przy ul. Senatorskiej 29, drukarnia w drugiej połowie stulecia stała się jednym z ważniejszych graczy na rynku reklamy, wywołując swoją monopolistyczną pozycją prasowe oburzenie konkurencji. Zarazem rodzina Koepke, prowadząca wówczas drukarnię Jan Cotty, nie figuruje w spisach członków Zgromadzenia Drukarzy Warszawskich¹, o genezie sukcesu firmy nie wspomina się też w opracowaniach z zakresu historii drukarstwa². Wiemy za to, że w drugiej połowie stulecia dwukrotnie udało się Koepkemu uzyskać rządowe monopole na druk: najpierw, w latach 60., afiszów teatralnych, a następnie na początku lat 90., prawo wyłączności na produkcję wszelkich plakatów i obwieszczeń wywieszanych w przestrzeni publicznej.

Pierwszy moment możemy wiązać z represjami popowstaniowymi: wielu aktywnych politycznie drukarzy zesłanych zostało w głąb imperium; ci — po powrotach — tworzyć będą zwartą grupę tzw. Sybiraków. Dekada postyczniowa to więc najwyraźniej okres *prosperity* lojalistów, tych przedsiębiorców, którzy w powstanie styczniowe się nie zaangażowali — być może z tym ostatnim zaniechaniem kojarzyć możemy przywilej udzielony przez Rosjan drukarni Jan Cotty. O przedsiębiorstwie wiemy tyle, że powstało w latach 40., następnie w coraz gorszej kondycji przechodziło z rąk do rąk, aż w roku 1864, na licytacji, nabył je wspomniany Jan Koepke, człowiek, którego trudno odszukać we wcześniejszych źródłach³. W późniejszych za to tekstach prasowych ten ostatni występuje

¹ *Stulecie Zgromadzenia Drukarzy 1826–1926*, s. 13–28

² M.J. Lech, *Ludzie druku i książki w Królestwie Polskim 1867–1907*, Warszawa 1983; J. Szczepaniec, *Warszawscy drukarze — wydawcy — księgarze*, Warszawa 1995,

³ Na podstawie raportów Starszego Inspektora Cenzury, opracowanych przez Mariana J. Lecha, wiemy, że w 1870 roku zakład zatrudniał 10 pracowników, już dwa lata później — 16, por. M.J. Lech, *Drukarze i drukarnie w Królestwie Polskim 1869–1905*, Warszawa 1979, s. 261–264.

i daje się wobec niego odczuć ton wyrzutu czy wręcz ostracyzmu. Kiedy firma wykorzystuje drugi z nadanych monopolii i wystawia w mieście najpierw 50, a następnie, korzystając z kumulacji kapitału — 100 słupów afiszowych⁴, ugruntowując tym samym swoją pozycję „outdoorowego hegemonu”, spotyka się z niechęcią wydawców prasy. W 1894 roku publicysta „Wędrowca” pisze o nich:

Ludność wielkich miast nie chodzi, ale zazwyczaj lata gorączkowo po ulicach, rzadko więc kiedy i rzuci nawet okiem na słup ogłoszeniowy [...] Ogłoszenie przyklepione na słupie przeczytałby tylko mieszkaniec miasta, podczas gdy ogłoszenie w gazecie idzie na cały kraj⁵.

Pod pozornym lekceważeniem nowego medium zdaje się kryć strach przed finansową klęską i odpływem nadawców reklamowych treści. I słusznie, ale nie był to proces, jak powiedzieliby kapitalistyczni ewolucjoniści, „naturalny”, nosił raczej znamiona procesu sądowego. Rok później publicyści innej gazety, „Kuriera Warszawskiego” weszli z właścicielem firmy Jan Cotty na wojenną ścieżkę:

Obecnie pan Koepke rozesłał wezwania rejentalne do wszystkich osób, utrzymujących ogłoszenia oraz napisy reklamowe na ścianach domów, parkanach itp. Z żądaniem usunięcia ich, a zarazem odszkodowania. Sprawy przeciwko osobom wymienionym pan K. oddał w ręce adwokata⁶.

Te prasowe wyimki można by interpretować w duchu porównania z dzisiejszym sporem o estetykę ulic lub z kontrowersjami, jakie wywołują przedsięwzięcia „publiczno-prywatne”. Słupy Koepkego, a raczej dzieje ich znikania z ulic w kolejnych dekadach, mogłyby się stać tematem osobnego artykułu o rzeczach zbędnych, zagubionych i zmarnowanych. Dla mnie jednak kazus pierwszej nowoczesnej debaty nt. „stosunków posiadania” przestrzeni miejskiej — sam w sobie przecież niezwykle ciekawy — to jedynie przyczynek do rozwikłania zgoła innej zagadki.

W 1892 roku, a więc dwa lata przed pierwszą ofensywą „słupową”, nakładem drukarni Jan Cotty ukazała się książeczka *Welocypedy i Cykliści*, dotąd w opracowaniach z zakresu historii sportu niewymieniana i niecytowana⁷. Samo to nie byłoby może dziwne — w historiografii sportu napotykamy większe „białe plamy”. Ciekawsze pytania nasuwa fakt, że trudno znaleźć wzmiankę o tej pozycji także w ówczesnych prasowych tytułach zajmujących się kulturą fizyczną. Tymczasem przecież, założone w 1886 roku Warszawskie Towarzystwo Cyklistów działa już prężnie, wydaje swój tygodnik, wokół nowej mody skupia się rosnące grono praktyków, a wkrótce i praktyczek. Nie jest ono wszakże tak duże i nie tak prężne, by ich uwadze umknąć miało dziełko wydane przez Koepkego — inte-

⁴ Dokładny wykaz miejsc ich postawienia: *Nowe słupy ogłoszeniowe*, „Kurier Warszawski” 1899, nr 295, s. 6; por. też A. Łuczak, *Retro reklama. Za kulisami warszawskiego biznesu reklamowego w XIX wieku*, Warszawa 2012, s. 144 n.

⁵ „Wędrowiec” 1864, nr 44.

⁶ *Sprawa ogłoszeń*, „Kurier Warszawski” 1897, nr 181, s. 4; por. też „Głos” 1898, nr 50.

⁷ Brak wzmianek o tej publikacji także w szeroko zakrojonych bibliografiach: *Bibliografiai Warszawy*, a nawet *Bibliografiai wychowania fizycznego i sportu (1841–1914)*.

resowali się w końcu każdą branżową nowinką, każdą publikacją, najmniejszym komentarzem prasowym. Tę wątpliwość formułuję, ale z wyjaśnieniem na razie się wstrzymuję.

Tekst *Welocypedy i Cykliści* cechuje eklektyczny charakter, miejscami składa się z osobistych rad autora dla czytelnika, formułowanych w pierwszej osobie, miejscami narracja przypominać ma dyskurs naukowy, obiektywny, odwołujący się do danych liczbowych nt. popularności sportu kołowego, gdzie indziej jeszcze przybiera ton anegdotyczny, gawędziarski. Główną, choć objętościowo nie największą, część wydawnictwa zajmuje tekst ciągły, opisujący korzyści z jazdy na welocypedzie i ich uargumentowanie wydaje się głównym celem tekstu. Jego autorem jest podający się za prezesa brytyjskiego National Cyclists' Union, niejaki Vicomte Berry; tłumacz w wydaniu w ogóle nie jest wymieniony z nazwiska. W zasobach internetowych początkowo nie udawało mi się znaleźć informacji na temat autora. Nie sposób było znaleźć tego nazwiska także w katalogach British Library. On sam tak pisze w którymś miejscu o swojej pozycji: „Chociaż jestem prezesem »Związku Narodowego Cyklistów«, tem nie mniej mogę tu być bezstronnym, nie zasiadam bowiem wcale na zebraniach komitetu wykonawczego, który z łona swego wybiera osobnego prezesa”⁸. Jego stanowisko odpowiadałoby zatem mniej więcej prezesurze honorowej w odpowiednich stowarzyszeniach polskich tej epoki (w tym w Warszawskim Towarzystwie Cyklistów); analogię wzmacnia rozwikłanie nieporozumienia dotyczącego tajemniczego miana „Vicomte”, które wskazuje raczej na przynależność autora do warstwy arystokracji niż na imię — podobnie zorganizowane były pierwsze kluby w Polsce, działające pod patronatem książąt i hrabiów. Kwerendy prowadzone pod kątem wicehrabiego o nazwisku Berry wciąż jednak nie dawały rezultatu. Zagadka wyjaśniła się przypadkiem, kiedy korzystając z klasycznego pięciotomowego zbioru źródeł do brytyjskiej historii sportu, natrafiłem na artykuł pt. *Cycling and Cyclists*⁹ autorstwa niejakiego... Bury'ego. Był to oczywiście „ten” artykuł źródłowy, w swobodnym tłumaczeniu czy też raczej adaptacji — być może nie bezpośrednio z angielskiego — przeniesiony na grunt polski, a tajemniczy autor (poprawnie: Viscount Bury) to nikt inny, jak William Keppel, 7. hrabia Albemarle, znany brytyjski polityk, zaufany członek wiktoriańskiego dworu, autor rozpraw naukowych na temat historii i polityki amerykańskiej, ale też sportu. Przy okazji zaś organizator jednych z pierwszych angielskich zawodów cyklistycznych.

Do jakich czytelników kierował swój tekst hrabia Bury? Jak bardzo adekwatny mógł być jego poradnik dla polskiego, a dokładniej warszawskiego czytelnika końca XIX wieku? By udzielić przynajmniej przyczynkarskich odpowiedzi na te

⁸ V. Berry, *Welocypedy i Cykliści*, przeł. nieznan, Warszawa 1892, s. 7.

⁹ M. Polley, *The History of Sport in Britain, 1880–1914*, t. 1. *The Varieties of Sport*, London-New York 2004.

pytania, zestawmy kilka poglądów i informacji zawartych na łamach książeczki z kontekstem działań nadwiślańskich praktyków cyklizmu.

Autor, jak wynika z tekstu, jest zdecydowanym zwolennikiem trójkołowców i tak postrzega ewolucję wynalazku roweru:

Przekonano się, iż pomimo zewnętrznego wykwintu, dwukołowiec nie jest odpowiednim dla wszystkich. Ludzie wiekowi używać go mogą chyba wyjątkowo, gdyż usadowienie się na siodle i utrzymanie stałej równowagi przychodzi im z mniejszą lub większą trudnością. Ztąd też arystokraci, osoby stanu duchownego i t. p. doszli do przekonania, iż używanie dwukołowca uwłacza ich godności i stosownem jest tylko dla młodzieży¹⁰.

Sugestia, jakoby mniej sprawnym osobom łatwiej było osiągnąć stabilnego pojazdu na trzech kołach — które dziś odeszły już do lamusa, związana jest, jak sądzę, ze specyfiką ówczesnie stosowanych rozwiązań mechanicznych. Na podstawie źródeł — m.in. wizualnych — można wnioskować, że pierwsze welocype-dy z przeniesionym za pomocą łańcucha napędem, odpowiadały konstrukcyjnie temu, co nazywamy dziś ostrym kołem — pojazdom stosowanym np. podczas wyścigów torowych oraz przez kurierów rowerowych. Nauka jazdy na takim pojeździe była (i jest) po prostu trudniejsza — niełatwo utrzymać równowagę, gdy, wsiadając na rower, bezzwłocznie musimy zacząć pedałować; stąd zapewne anonsowana przez Bury'ego popularność trójkołowców. Na podstawie ilustracji, przedstawiających cyklistów i cyklistki końca XIX stulecia w ruchu, wywnioskować możemy, że właśnie takie rozwiązanie było wówczas jedynym stosowanym. Niejednokrotnie pokazują nam one moment zsiadania z roweru, który wymagał odchylenia nóg od ramy w celu uniknięcia poturbowania przez pędzące pedały. Inne z kolei fotografie pokazują, jak na rower wsiadano — konstrukcja wymuszała, by cyklista pomagał sobie uzyskać początkowy pęd, odbijając się od specjalnego schodka.

Nauka jazdy na takim dziewiętnastowiecznym *fixed-gear*, które nazywano „kołopędem”, nie była łatwa. Walter Benjamin, urodzony w 1892 roku, uczył się poruszać na rowerze w pierwszych latach XX wieku, a plastyczny opis pierwszych (nie)powodzeń wolno uznać za miarodajny:

W końcu pewnego pięknego letniego dnia wypuszczono mnie na swobodę. Byłem oszołomiony. Rower jakby sam jechał, choć nie miał wolnego biegu, a droga była jeszcze płaska. W jego kierownicy zaczęła się odzywać jego własna wola. Każdy garb chciał pozbawić mnie równowagi. [...] Po małym wzniesieniu droga opadła, rozpryskiwała się przed moją gumową oponą w chmurę pyłu i kamyków, gałązki smagały mnie w tym pędzie po twarzy i gdy już chciałem porzucić wszelką nadzieję, że się zatrzymam, mignął mi nagle przed oczami łagodny próg wjazdu¹¹.

Weźmy w nawias zakłopotanie, jakie rodzi groteskowy obraz niemogącego się zatrzymać młodego Benjamina, kojarzonego przecież raczej z pieszą, głębo-

¹⁰ V. Berry, *op. cit.*, s. 8.

¹¹ W. Benjamin, *Berlińskie dzieciństwo na przełomie wieków*, przeł. B. Baran, Warszawa 2010, s. 106–107.

ko refleksyjną *flânerie* po zaułkach Paryża i odnieśmy się do zapisu jako źródła zrozumienia naszych warszawskich bohaterów. Po pierwsze, uderza literacki obraz szoku spowodowanego odczuciem prędkości, jaką rozwijał rower. Należy zasygnalizować, że dla ludzi końca XIX wieku, z których wielu jeszcze nie widziało pociągu lub tramwaju, a tym bardziej nie doświadczyło jazdy samochodem, wprawienie ciała w taki pęd musiało wydawać się szaleństwem. Po drugie, zauważmy, że Benjamin uczy się jeździć jako dziecko około dziesięcioletnie, co w Warszawie — na poziomie instytucjonalnym albo w zgodzie z kodeksem nie miało miejsca, albo zdarzało się nielegalnie (a więc informacje na ten temat nie przetrwały do naszych czasów).

Gdzie więc uczono dorosłych i gdzie praktykować mogli zdobyte nauki? Jak się rzekło, w 1892 roku oddana została siedziba Towarzystwa na Dynasach, składająca się z utwardzonego toru ziemnego oraz sporych gabarytów budynku klubowego. Stanowiło to zresztą element swoistej ofensywy bogatszej części miasta, położonej wyżej niż biedniejsze, proletariackie — jak z *Lalki* Bolesława Prusa — dzielnice znajdujące się pod skarpą, na parcelach zagrożonych powodziami. Dla proletariuszy zamieszkujących Powiśle, chodzenie na Dynasy stało się jedną z nielicznych rozrywek, obok odpustów kościelnych, uprawy pierwszych warzywnych ogródków działkowych, kąpeli w gliniankach czy wypraw na pikniki na Bielany. Z epoki zachowały się wspomnienia o konfrontacji między socjetą a robotnikami:

Poniżej tarasu znajdowały się trybuny dla publiczności, która tłumnie zjawiała się na wszelkie imprezy sportowe, głównie na wyścigi cyklistów. Poza wejściem głównym od ulicy Oboźnej do trybun było drugie wejście od ulicy Topiel na miejsca stojące. Tu właśnie młodzież, głównie robotnicza, wyżywała się w kibicowaniu naszym kolarzom. Wtedy od strony trybun słyszało się charakterystyczne „al-le, al-le”, a od miejsc stojących od ul. Topiel: „chodu, chodu, gazu Stasiak!” itp.¹²

Segregacja kibiców na tych, którzy dopingują po francusku i mają czym zapłacić za miejsca siedzące oraz tych, którzy, stojąc, skandują familiarną polszczyzną to przeniesienie zwyczajów z toru wyścigów konnych, który w epoce znajdował się jeszcze przy ulicy Polnej, a gdzie tańsze miejsca znajdowały się po prostu na usypanym wale. Dzięki temu oglądać wyścigi mogło i tzw. towarzystwo i miejska biedota.

Bury w tekście *Welocypedy i Cykliści* szeroko rozpisuje się o robotnikach, jeżdżących bicyklem po Coventry, angielskiej stolicy rowerów:

W niższych warstwach społeczeństwa, użyteczność welocypedu jest jeszcze bardziej różnorodną i doniosłą. Często też w okolicy miast większych spotykamy robotników fabrycznych, jadących na welocypedzie. Dzięki niemu mogą oni wraz z rodzinami mieszkać na świeżem powietrzu, w okolicznych wioskach, (gdzie w dodatku wszelkie produkty żywnościowe są lepsze i tańsze), nie wydając ani na kolej żelazną, ani na omnibusy. Pośrednio wpływa to też na zmniejszenie pijaństwa. Robotnik taki niełatwo zdecyduje się przesiedzieć w szynkowni parę godzin

¹² B. Dziubek, *Zaczynałem u Lilpopa*, Warszawa 1969, s. 32–33.

więcej, ma bowiem przed sobą długą podróż na dwukołowcu, dla kierowania którym koniecznym jest znajdowanie się w stanie trzeźwym. W okolicy miast możemy już dziś nieraz napotkać szklarzy, stolarzy i innych rzemieślników, podróżujących z wioski do wioski na welocypedzie z torbą instrumentów swoich za plecami¹³.

W Warszawie nie miało to jeszcze jednak miejsca, proletariusze brali jedynie bierny udział w widowiskach. Granic między światami — mimo pozornego sąsiedztwa — było więcej i źródła ikonograficzne przynoszą w tym temacie smutne spostrzeżenie. Otóż w okresie przełomu wieków znajdujemy liczne szkice, obrazy i fotografie dokumentujące zarówno życie robotniczej, polsko-żydowskiej dzielnicy, jak i eleganckiego Traktu Królewskiego, a oprócz nich leżącej pomiędzy nimi siedziby klubu, ale każda z tych ilustracji obrazuje tylko jeden z tych „światów” — niejako osobno — jakby trudno było dobrać środki wyrazu dla połączenia sprzecznych społecznych żywiołów. I tak jak na obrazach Gierymskiego eleganckie budynki na skarpie nawet nie majaczą w oddali, tak też zdjęcia czy litografie Dynasów robione są zawsze z perspektywy Powiśla — a więc w ten sposób, by samej tej dzielnicy nie było widać. A przecież spoglądając z tarasu położonego na podwyższeniu budynku, warszawska socjeta nie mogła uniknąć widoku przemysłowej dzielnicy. Najwyraźniej jednak na potrzebę wizualnych przedstawień widok ten brany był w nawias lub, jak na niektórych pocztówkach, wycinany. Siedziba WTC chętniej godziła się na estetyczne asocjacje z tym „lepszym miastem”.

Sama forma architektoniczna pałacyku na Dynasach musiała wydawać się warszawiakom przełomu wieków bardzo nowoczesna, a przynajmniej niekłócać się ze estetycznymi wzorcami epoki. Właścicielem terenów przeznaczonych pod tor był hrabia Seweryn Czetwertyński, a precyzyjniej — w posagu wniosła mu je żona Maria z Uruskich, córka niefortunnego inwestora handlowego hr. Seweryna Uruskiego, który próbował wcześniej w tym miejscu sił jako twórca wielkiego krytego bazaru w latach 40. — inwestycja zakończyła się kląpą. Zięć Uruskiego, Czetwertyński, ciekaw modnych nowinek, wstąpił do WTC i w dobrej cenie wydzierżawił zaniedbane tereny klubowi. Tygodnik „Cyklista” z jesieni 1895 roku tak relacjonuje stan parceli:

Miejscowość ta zwłaszcza w dolnej swej części, gdzie właśnie klub miał obrać sobie siedlisko, zaniedbaną była do niemożliwych granic; dość jest powiedzieć, że było to wielkie śmietnisko, z cuchnącem bagnem pośrodku, gdzieśniedzie porosłe karłowatymi krzewami i poprzecinane grzędami pod uprawę ogroduwiznu.

Napędzani energią Antoniego Fertnera, wiceprezesa klubu, cykliści zabrali się do zbierania środków materialnych i w krótkim okresie wybudowali okazałą, acz drewnianą siedzibę, której architektura kojarzy się tyleż z podwarszawskimi „świdermajerami”, co uzdrowiskową zabudową takich sudeckich miejscowości, jak Międzygórze czy Szklarska Poręba: budowano wówczas zgodnie z wskazów-

¹³ V. Berry, *op. cit.*, s. 6.

kami książeczki architekta Liebolda *Holzbau und Holzarchitektur* (pol.: *Budownictwo drzewne: wzornik detalu snycerskiego*), a więc w zgodzie z wytycznymi „architektury alpejskiej” czy też szerzej: górskiej¹⁴. Największą sensację na Dynasach budzić miał jednak ruchomy reflektor elektryczny, podświetlający jeżdżących po torze i, jak chcieli złośliwi publicyści, to dla tego cuda, a nie sportowych wyczynów na tor ściągała socjeta i robotnicy. Dziś o recepcji tego miejsca możemy wnioskować jedynie z ówczesnych ilustracji i tekstów — klub został usunięty z Powiśla już w połowie lat 20. przez tegoż samego Czetwertyńskiego. Wtedy to, wraz z nowym betonowym torem, budynki WTC zostały przeznaczone do rozbiórki pod planowane osiedle mieszkaniowe. Ta nowa inwestycja budowlana, jakby dotknięta fatum, do wojny zrealizowana została jedynie w małym procencie — czego dowodem są stojące do dziś kamienice przy ul. Dynasy. Ale i potem, od lat 40. do początku XXI wieku nic nowego tu nie powstało i dopiero druga dekada obecnego wieku przyniosła rozpoczęcie budowy nowoczesnego osiedla. Wskazanie na fatum jest głęboko uzasadnione — w końcu wcześniej spłonęły tu zabudowania należące do księcia de Nassau, następnie upadł wielki kryty bazar „Sewerynów” hrabiego Seweryna Uruskiego z lat 40. XIX wieku, potem szybko splajtowało przedsięwzięcie panoramy ze stu dwudziestometrowym obrazem *Tatry* z 1896 roku, teatr żydowski mieszczący się następnie w rotundzie, a wreszcie też sam zmodernizowany tor kolarski — w 1926 roku.

Pasmem kolejnych porażek, zerwań ciągłości, strat i niepowodzeń jest naznaczone niejedno miejsce w tkance urbanistycznej i architektonicznej Warszawy, więc Dynasy nie jawią się tu jako wyjątek. Instytucje angielskie, mające swoje korzenie w XIX wieku, zachowują ciągłość istnienia, umocowaną często w ciągłości zajmowania danej siedziby. Dzieje się tak zarówno w przypadku twórców o charakterze państwowym, jak i oddolnym, stowarzyszeniowym, samoorganizacyjnym. Wzór, który do naśladowania oferuje wicehrabia Bury, rzeczywiście był wykorzystywany w całej Europie, w tym w Polsce. Tak jak w gubernialnej Warszawie, tak i w londyńskich miastach początki towarzystw cechuje improwizacja i ograniczenie do „środków własnych” członków klubu, przy czym skala przyjętych dobrowolnie obciążeń podlegać musi nieustannym negocjacjom:

Można poświęcić czemuś bezinteresownie parę godzin czasu, ale niepodobna się zgodzić aby salon twój, przeistoczył się na coś w rodzaju publicznego kantoru, raz po raz zapelniającego się interesantami. Rodzina twoja niekoniecznie będzie zadowolona, skoro dwa lub trzy razy na tydzień, zgromadzać zechcesz u siebie komitetowe sessye. Gdy dobrowolne obowiązki stają się ciężarem, osoba, która je przyjęła — starać się zacznie wymawiać się od nich¹⁵.

Warszawskie Towarzystwo zaczyna podobnie — pierwsze spotkania odbywają się u zamożnych arystokratów, otwartych jednak na współpracę ze sports-

¹⁴ Por. też A. Szczerski, *Cztery nowoczesności. Teksty o sztuce i architekturze polskiej XX wieku*, Warszawa 2015, s. 19–40.

¹⁵ V. Berry, *op. cit.*, s. 7–8.

menami niższego stanu. Również oni udostępniają swoje parcele na budowę siedzib klubów. Tak dzieje się w kilku miejscach w Warszawie, podobnie wygląda to w mniejszych miastach Królestwa oraz w Galicji.

Oczywiście sam fakt, że Bury ośmiela się „zaprojektować” w swoim tekście taki wzór postępowania, wytyczając kolejne kroki rozwoju organizacji, które na świecie powinny być zakładane wzorem angielskiego klubu, świadczy tyleż o ówczesnym angielskim przekonaniu o wiodącej roli własnej cywilizacji, co o istnieniu pewnego gatunku komunikacji: podawanej do publicznej wiadomości lekcji dobrych praktyk modernizacyjnych. Tak czy inaczej, wzory kulturowe — tak w Polsce, jak w całej Europie — istotnie czerpano z Wysp Brytyjskich; tym dziwniejsze więc przemilczenie i zagubienie tej (wydawałoby się) ważnej i dobrze przystającej do lokalnych doświadczeń publikacji. To stwierdziwszy, okrężną drogą wróć do postawionego na początku pytania o niejasną dla mnie samego gatunkową przynależność i obieg zagubionej książeczki *Welocypedy i Cykliści*. Postawię kilka hipotez, będących propozycjami rozwiązania zagadki zagubienia lub przemilczenia tej broszury.

Ja sam z publikacją miałem do czynienia jedynie za pośrednictwem Polony, cyfrowego działu Biblioteki Narodowej — to, że nie znalazłem jej w żadnym innym archiwum ani bibliotece, że nie trafili na nią autorzy tematycznych bibliografii, ani nawet Bogdan Tuszyński, który zdaje się mieć za sobą lekturę chyba wszystkich źródeł nt. początków polskiego kolarstwa, świadczy o szczególnie ulotnym charakterze wydawnictwa. Najwyraźniej kustosz cyfrowej kolekcji biblioteki musiał trafić na rzadki druk w archiwach, a następnie zlecić skan i publikację internetową. Badacze mają więc możliwość pracy z tym konkretnym „egzemplarzem” książeczki — możliwość, a zarazem szczęście, bo dopiero jej palimpsestowy charakter wyjaśnia nam, czym była i do czego mogła służyć.

Jaka jest więc jej materialna postać? Tak naprawdę komentowany dotąd tekst Berry’ego/Bury’ego kończy się na stronie 11, kolejne trzy zawierają krótkie anonimowe podsumowanie opinii lekarzy i fizjologów na temat jazdy na welocypedzie, wyraźnie pisane w polskim kontekście; na następnej wydrukowano rosyjskojęzyczną informację o dopuszczeniu przez cenzurę, a kolejne czterdzieści dwie strony to prospekt firmy Krzysztof Brun i Syn, importującej nie skądinąd jak z Coventry pojazdy marki Coventry Machinist’s Company. Rozpiska to zresztą majstersztyk sztuki reklamy — zawiera ostrzeżenia przed nieuczciwą konkurencją, ilustracje wszystkich modeli bi- oraz trycykli z oferty wraz z opisem katalogowym, liczne zachęty do kupienia akcesoriów i — powiedzielibyśmy dziś — gadżetów, jak lampki, łańcuchy i kłódki yale’owskie, resorowane siodełka, pedały z noskami, specjalne wieszaki na bagaż na kierownicę itp.

Proporcje między kilkunastostronicowym tekstem Bury’ego, pod którego tytułem wydano przecież całość, a obszernym katalogiem firmy Brun i Syn, każą postawić pytanie, co jest właściwie dodatkiem do czego. W epoce reklam w prasie jest ich generalnie dużo, a okładanie gazet, zwłaszcza branżowych, nieraz kil-

koma warstwami ogłoszeń należy do częstych praktyk. Moglibyśmy więc uznać, że wydanie tekstu Bury’ego oraz towarzyszących mu — wspomnianych wyżej — anonimowych rozważań polskiego higienisty warte było tego, by opakować je w materiały reklamodawcy. Czemu jednak ów higienista nie ujawnił się z nazwiska — w świątku Warszawy przysporzyłoby mu to w końcu popularności?

A może książeczka wcale nie miała być szerzej dystrybuowana? Egzemplarz zdigitalizowany przez Polonę opatrzony został odręcznymi skreśleniami i notatkami, poprawiającymi ceny poszczególnych, prezentowanych rowerów. Wydaje się więc, że mamy do czynienia z książką wystawianą w salonie firmowym a przynajmniej tak używanym egzemplarzem. Co więcej, w krótkim wprowadzeniu do katalogu Brun skarży się na nieuczciwą konkurencję, kopiującą całe passusy i ilustracje z poprzedniego, szeroko rozprowadzanego katalogu importera i sprzedającą podrabiane rowery z Coventry. W informacji doszukać się można paraleli do działań Koepkego, ciągnącego konkurencję po sądach. Możliwe więc, że *Welocypedy* opublikowano maksymalnie w kilkudziesięciu egzemplarzach i nie prowadzono żadnej sprzedaży w księgarniach lub kioskach, ewentualnie był to kolportaż prowadzony pocztą i na zamówienie. Byłoby to sprytnie posunięcie firmy chcącej uchronić się przed konkurencją, a zarazem potrafiącej w inny sposób uzyskać dostęp do upatrzonych klientów — ceny produktów wskazują, że do takiego magazynu nie wchodziło się po prostu z ulicy. Magazynu, który siedzibę miał przecież w prestiżowej okolicy Warszawy, przy ul. Senatorskiej 27, a zatem tuż koło drukarni Koepkego! (przypomnijmy: nr 29), zręcznego i przedsiębiorczego monopolisty druków afiszowych. Bezpośrednie sąsiedztwo dwóch usługodawców i zawiązana między nimi współpraca handlowa, której zakresu nie jesteśmy w stanie z całą pewnością oszacować, sugeruje, że Koepke mógł być pomysłodawcą zręcznej akcji promocyjnej znajomego, bez względu na to, czy wyglądała tak, jak ją sobie wyobraziłem, czy inaczej¹⁶. Takie międzyfirmowe sojusze w końcu XIX wieku nie dziwią; dziwi jednak, dlaczego, najwyraźniej bliska, współpracę z aferzystą Koepkem podjął akurat Brun.

Stanisław i jego ojciec Krzysztof Brun — założyciel firmy w 1852 roku — należeli do szanowanej rodziny warszawskich ewangelików, kupców rozbudowujących w Warszawie przez niemal sto lat sieć sklepów z artykułami żelaznymi. W 1892 roku mieli już wyrobione nazwisko, kojarzone ze sprzedażą wag, a kierujący firmą Stanisław nie tylko dobrze radził sobie w handlu, ale też zasiadał

¹⁶ Oczywiście współpraca Bruna i Koepkego jest jedynie hipotezą, podobnie zakres współpracy. Także to, w jakim obiegu cyrkulował tom *Welocypedy i Cykliści*, pozostaje bez pewnej odpowiedzi — dla uczciwości dodam tylko, że są przesłanki, by rozumować dokładnie odwrotnie niż przedstawiłem wyżej. To, że biuletyn Bruna został *de facto* opublikowany jako książka, pod tytułem i pretekstem małej broszurowej wkładki i dzięki temu uzyskał *imprimatur* urzędu cenzorskiego, świadczyć może o chęci rozprowadzania go w księgarniach, niczym książki i właśnie tym sposobem dotarcia do klientów. Tak czy inaczej mamy do czynienia z próbą jakiegoś omięcia obowiązujących reguł, sprytnym działaniem, kojarzącym się z operatywnym Koepkem.

w zaszczytnych gremiach, takich jak Kasa Mianowskiego. Koepkego w takich gronach nie odnajdziemy (a przynależność do nich stanowiła warunek *sine qua non* dobrej pozycji w socjecie, ale i gwarancję zawarcia korzystnych interesów). Wydaje się więc, że współpraca ze skompromitowanym towarzyszko, ale ustosunkowanym wśród urzędników drukarzem mogła się Brunowi opłacać tylko przy przedsięwzięciu, jakim było wprowadzenie na rynek nowego typu towarów. I rzeczywiście, katalog wydaje się przynosić na to dowody. Nie tylko jeden z importowanych z Coventry „specjalnie na nasze drogi” rowerów nazwano „Russian Club Bicycle”, a inny — *nomen omen* nazwany Imperial — zachwalano jako zakup, którego wcześniej dokonała „Najjaśniejsza Cesarzowa WszechRossyi”, ale jeszcze flagowy model Swift reklamowano jako szeroko rozprowadzany wśród rosyjskich oficerów w mieście.

To wskazuje, że firma Krzysztof Brun i Syn, współpracując z przedsiębiorstwem Jan Cotty, na teren ekspansji handlowej obrała sobie warszawski garnizon i liczne, wielotysięczne grono stacjonujących na miejscu wojskowych oraz tych Polaków, którym nie miało to przeszkadzać. Tu oczywiście należałoby postawić pytanie, czy równolegle publikacja ukazała się po rosyjsku, ale nie potrafię na nie odpowiedzieć. Samo przedsięwzięcie opierało się na rozsądnym rozpoznaniu: Warszawa była po prostu dużym gubernialnym miastem na zachodniej rubieży Imperium Rosyjskiego. Obecność Rosjan, jak pokazała to Agata Tuszyńska¹⁷, wymazana z polskiej literatury tego okresu, a więc i dla nas nieoczywista, stanowić musiała ważny kontekst dla przedsiębiorców. To zaś — i to już ostatnia hipoteza — że w działaniach Koepkego czy Bruna widać oznaki ponadstandardowej, ostentacyjnej lojalności wobec cara, połączyć wolno, być może, z niesmakiem, jaki publikacja mogła wzbudzić u członków Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów. Jeśli tak, to książeczka została przez warszawską elitę zapomniana jak najbardziej umyślnie.

¹⁷ A. Tuszyńska, *Rosjanie w Warszawie*, Warszawa 1992.