

O Rzeszowianach jeżdżących na kole



Regulamin jazdy na kole

„Tygodnik Rzeszowski” w lipcu 1886 roku informował: *„W ubiegłym tygodniu odbyli panowie J. i S. Bicyklami wycieczkę do Głogowa. Tam jechali przeszło 40, zaś z powrotem 25 minut; a wiadomo, że odległość do Głogowa wynosi 13 km. Oczywiście można sobie wyobrazić zdziwienie głogowian na widok bicykla”.*

Bicykliści, rowerzyści, kolarze, to ludzie, którzy w Rzeszowie, małym sennym powiatowym miasteczku galicyjskim, wprowadzali ferment nowości i nowoczesności. Podróżowanie z bałagałą, żydowskim przewoźnikiem, którego wychudzona szkapą ciągnęła furmankę wyładowaną towarami i podróżnymi wracającymi z jarmarku było powolne, uciążliwe i drogie. Na konie i bryczkę stać było nielicznych. Podróżowanie pieszo, zwłaszcza na długich trasach było zbyt męczące. Dopiero pojazd jednośladowy, jednoosobowy, bo tandem wymyślono później, znacznie przyspieszał i ułatwiał podróż.

Rzeszowianie lubili nowinki i współzawodnictwo, a rower idealnie nadawał się do wszelkiego rodzaju wyścigów. Już w roku 1894, jak czytamy w „Sprawozdaniach” rzeszowskiego „Sokoła”, powstał oddział kolarski. Naukę w nim prowadzili znani rzeszowscy działacze sportowi - Karol Stary i Władysław Książek. Pierwszy pojazd Sokoli zakupili z pieniędzy składkowych, ale było wiele „maszyn” prywatnych. Zajęcia odbywały się na boisku, a zimą w sali Sokoła. Zdobywszy w ten sposób niezbędną kondycję kolarze wyjeżdżali na wycieczki nie tylko w niedziele, ale także w dni powszednie.

Rzeszowski oddział kolarski zorganizował w Rzeszowie w dniu 8 września 1895 roku pierwszy dwu dystansowy 48 i 20 km wyścig z udziałem zawodników z Pilzna, Tarnowa, Przemyśla i Sanoka. Zwyciężył J. Piętka z Rzeszowa. W 1898 roku kolarze K. Stary, W. Książek i S. Saloni odbyli osiemsetkilometrową wycieczkę do Stryja na zlot Lwowskiego Okręgu Stowarzyszenia „Sokół”. W 1901 roku z przyczyn finansowych oddział kolarski rozwiązano.

Ale jazda na rowerze tak się w Rzeszowie upowszechniła, że w 1899 roku magistrat wydał „Regulamin jazdy na kole (rowerze) w obrębie miasta Rzeszowa”. Warto zacytować fragmenty tego dokumentu ze względu na urok stylu i słownictwo i trafność rozwiązań.

Paragraf 1. *„Koło każdego typu uważa się pod względem przepisów policyjnych za wóz lekki, tem samem więc obowiązuje kolarzy porządek jazdy tyżący się powozów i zaprzęgów przepisany rozporządzeniem gubernialnym...”.*

W obrębie miasta Rzeszowa Regulamin zakazywał: *„jazdy w ogrodach publicznych, po drogach i chodnikach przeznaczonych dla pieszych, prowadzić koła przez chodniki, jeździć po ulicach kilku osobom obok siebie, brać z sobą na koło małe dzieci i przywiązywać psów do koła”.* Paragraf 4 zabraniał: *„...jechać szybko, to jest w tempie przewyższającym chyżość rażnego kłusu koni”.* W paragrafie 5 czytamy: *„Do kierownicy każdego koła mają być przymocowane hamulce i donośny dzwonek lub inny podobny przyrząd sygnałowy,*

nocną zaś porą do przodu koła u góry latarka zapalona o szkłe bezbarwnym”.

Dzisiaj także warto byłoby powrócić w Rzeszowie do czasów obowiązywania cytowanego „Regulaminu”, kiedy to mocno wyrośnięci, pozbawieni wyobraźni młodzieńcy, ze słuchawkami na uszach bezkarnie pędzą z ogromną szybkością po ulicy 3 Maja i innych traktach pieszych wzbudzając postrach wśród matek z maleńkimi dziećmi i wolniutko dreptających staruszek, często robiąc im krzywdę obalając je na bruk i objając niemilosiernie.

Paragraf 8 cytowanego dokumentu ostrzega: *„Przekroczenia tego regulaminu – o ile nie podpadają pod postanowienia ustawy krajowej – ulegną w myśl przepisu ministerialnego z dnia 30 września 1857 (...) karze pieniężnej do 100 złr. albo 14 dni aresztu”.*

Odzyskanie niepodległości wzmocniło jeszcze zainteresowanie rowerem i jego popularność. W latach 20 organizowano na ulicy Pańskiej parady rowerzystów. Pojazdy udekorowane były kolorowymi bibułkowymi wstążkami, a po wojnie bolszewickiej - wstęgami w kolorach narodowych z przymocowaną do kierownicy tarczą z godłem państwowym. Cykliści w zwartej kolumnie przejeżdżali ulicami, a następnie udawali się do zakładów fotograficznych by „zdjąć się” na kliszy z obiektem marzeń i wielu wyrzeczeń, czyli rowerem. W tym też czasie powstała sekcja kolarska w „Resovii” i odnosiła poważne sukcesy sportowe.

W roku 1924 znany rzeszowski rzeźbiarz - kamieniarz Tadeusz Janik znalazł się jako jeden z najlepszych polskich kolarzy w gronie kandydatów na Igrzyska Olimpijskie w Paryżu, ale z braku środków finansowych nie został pierwszym rzeszowskim olimpijczykiem. W 1936 roku sekcja kolarska Resovii przeszła w całości do nowo utworzonego Rzeszowskiego Towarzystwa Kolarzy i Motorzystów.

Pan Antoni Proszak pochodzący z Malawy, obecny mieszkaniec Pobitnej był zafascynowany rowerem i możliwościami podróżowania na nim. Wspomina: *„Pierwszy rower jaki sobie kupiłem w 1938 roku był wyrobem firmy Kamińskiego. Był to pojazd na drewnianych obręczach z oponami, na tak zwanych drutach utrudniających zdjęcie opony i wymianę dętki. W tym czasie uchodził on za rower wyścigowy, choć był tak różny od dzisiejszych wyścigówek. Był to rower drogowy, lepszej jakości. Rowery wówczas były stosunkowo drogie. Ja zapłaciłem za niego 145 złotych, oczywiście na raty”* dodaje Pan Proszak.

W Rzeszowie rowery produkowała firma „Panama”. Anons reklamowy informuje: *„Panama Fabryka rowerów wł. Ch. Nussbaum Rzeszów ul. Grottgera tel. 204 wyrabia rowery: Szosowe, drogowe, półwyścigowe, balonowe, drabinkowe, luksusowe damskie i chłopięce. Pytać wszędzie.”*

Były to rowery tańsze, gorszej jakości, dzisiaj powiedzielibyśmy składaki. Napraw można było dokonywać w zakładzie Gutowskiego przy ulicy Sobieskiego. Części zamienne prowadził sklep mieszczący się w kamienicy Klarneta (przylegała do dzisiejszego budynku filii UMCS zamykając ulicę Sobieskiego). W anonsie reklamowym czytamy: *“Mandelbaum A. Rzeszów ul. Grunwaldzka 24. – Sprzedaż rowerów i części oraz maszyn do szycia”.* Była to, jak byśmy dziś powiedzieli, hurtownia i komis używanych rowerów. Można tam było również wypożyczyć rower. W firmie tej również składano rowery. Podstawowymi elementami tych pojazdów były części angielskiej firmy Brantona, ogumienie Dunlopa i Michelin, a później nowość - czerwone opony z Sanoka, bardzo dobrej jakości. Rowery były „z ostrym biegiem” z płaskim kołem zębatym spawanym do koła i jadąc z górki, trzeba było nie nadając z pedałowaniem podnosić nogi do góry, żeby pedały bardzo szybko się kręcąc nie poobijały nóg. Dopiero później weszły torpeda i wolnobieżki.

Jak wspomina pan Proszak: *„w Katolickim Stowarzyszeniu Młodzieży Męskiej w Malawie była sekcja rowerowa. Było nas tam około trzydziestu, ja się nią zajmowałem. Obok banderii konnej witającej ks. Biskupa w 1931 roku była i nasza banderia rowerowa w strojach organizacyjnych. Wyjeżdżaliśmy także na wycieczki”. We wspomnieniach Pana Antoniego często występuje Tadeusz Janik który „zajmował się sprawami cyklistów w Rzeszowie, w roku 1935 lub 36 przez nasze miasto przejeżdżał wyścig kolarski, przygotowania do przyjęcia kolarzy, szpalery widzów z rowerami „zabezpieczał” pan Janik. Po II wojnie światowej było już bardzo dużo rowerów, były tańsze i znowu Janik organizował pierwsze powojenne wyścigi rowerowe do Babicy, Łańcuta, Tyczyna i z powrotem. Zwycięzcy otrzymywali symboliczne nagrody. Zaraz po wojnie rower kosztował 300 złotych”. Zaczął się także duży run na rowery, był to najpopularniejszy środek lokomocji, pojawiły się także rowery z kierownicą typu „koza” a więc rowery wyścigowe.*

I znowu powołano sekcję kolarską przy nowym klubie sportowym „Stal” Rzeszów. Organizatorem jej był Władysław Chuchla. Sukcesy stałowscy kolarze odnosili na szczeblu lokalnym, później sekcją kierował Jan Zięciak. Wyniki sportowe były mizerne i w 1965 roku rozwiązano sekcję, tłumacząc tą decyzję trudnościami finansowymi – większe wydatki niż wyniki sportowe. Ze skutkiem podobnym sekcję kolarską prowadził również klub „Czarni Rzeszów”.

Zmieniły się czasy, zmieniły się mody. Przedwojenne pumpy, kaszkiet, krawat i marynarkę zastąpiły szorty, podkoszulek lub goły tors, bejsbolówka i słuchawki na uszach. W czasie wyścigów kolorowe stroje kolarzy ściśle przylegają do ciała, kaski mają przedziwne kształty, a rowery – urządzenia umożliwiające osiąganie maksymalnie dobrych wyników. Kierownice, ramy i szprychy wytwarza się z użyciem technologii kosmicznych.

Po okresie rowerowym modne były motory, skutery, motorowery i znowu modne są rowery. Już nie damki, nie wyścigówki, ale rowery górskie z licznymi „bajerami”, kilkoma przerzutkami, jednoślady, na których można osiągać dużą szybkość i mieć wspaniały komfort jazdy. Ale te wszystkie udogodnienia używane bezmyślnie powodują często okaleczenia, rany i krzywdę nie tylko rowerowych jeźdźców, ale także ludzi postronnych, ludzi starszych i małych dzieci.

Przy ogromnych zmianach technicznych i technologicznych jedno na szczęście się nie zmienia, napęd tych pojazdów. Od początku są to ludzkie nogi i wysiłek całego organizmu, co w coraz bardziej zestresowanym i „zasiedziałym” świecie i przy nieruchawym trybie życia jest źródłem zdrowia, dającym wypoczynek i możliwość bliskiego obcowania z przyrodą i pięknem krajobrazu.

M. Czarnota