

Anna Czajka

Instytut Historii
Uniwersytet Łódzki

KAROLINA KOCIĘCKA – LATAJĄCA DIABLICA CZY ANIOŁ NA ROWERZE?

Abstract. The article is about one of the first woman cyclists in Poland – Karolina Kocięcka. Born in 1875 in Warsaw, she was brought up by older brothers and when she was adolescent, she started cycling. Karolina Kocięcka was spending a lot of time in Dynasy, which was at the home place of The Cycling Society in Warsaw, where she was watching men racing. In 1894, for the first time she took part in competition with men near Warsaw and she won, which surprised all the viewers. In 1897 she unsuccessfully tried to set up The Cyclewoman Club in Warsaw – the government didn't give her permission. In the same year she won the first women's race on a distance of approximately 26 kilometers. In 1898 she took part in the most prestigious competition for the title of The Champion of the Polish Kingdom. Two years later she cycled the distance from Warsaw to Paris (about 1700 kilometers). In 1901 unmarried Karolina was proud of herself because she managed to cycle the route Petersburg – Warsaw – Moscow (about 5572 kilometers!). Afterwards she moved out to Paris where she became a cab driver. Despite her achievements her name has been forgotten...

Keywords: women, sport, emancipation, Karolina Kocięcka.

Abstrakt. Karolina Kocięcka była pionierką sportu kołowego na ziemiach polskich na przełomie dziewiętnastego i dwudziestego wieku. Urodzona w 1875 roku w Warszawie, wychowana „po męsku” przez braci, mając kilkanaście lat zaczęła jeździć na rowerze. Wiele czasu spędzała na Dynasach, w siedzibie Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, gdzie przypatrywała się wyścigom panów. W 1894 roku pierwszy raz uczestniczyła w zawodach z mężczyznami pod Warszawą, które ku zdziwieniu wszystkich wygrała. W 1897 roku podjęła nieudaną próbę stworzenia „Klubu cyklistek” w Warszawie. W tym samym roku zajęła pierwsze miejsce w pierwszym wyścigu szosowym damskim na dystansie 25 wiorst. Swoich sił próbowała w zmaganiach o prestiżowy tytuł Mistrza Królestwa Polskiego (1898). W 1900 roku stanęła do rywalizacji z mężczyznami na odcinku Moskwa – Petersburg, który uchodził w tych czasach za ekstremalny (650 wiorst). W tym samym roku udała się na swoim rowerze na Światową Wystawę Przemysłową do Paryża. W 1901 roku biła rekordy na 50 i 100 wiorst. Wyczynem godnym podziwu było przemierzenie trasy Petersburg – Warszawa – Moskwa, której odległość wynosiła 5227 wiorst.

W 1903 roku panna Karolina wyjechała do Paryża, gdzie uzyskała prawo jazdy. Mimo odniesionych sukcesów, słuch o niej zaginął. Poniższy artykuł ma na celu przypomnienie tej wspaniałej kobiety.

Słowa kluczowe: kobiety, sport, emancypacja, Karolina Kocięcka.

Rowerem po emancypację

W ostatniej dekadzie dziewiętnastego wieku pisano: „u nas to pani jadąca na rowerze jest jeszcze zjawiskiem jakkolwiek bardzo miłym, ale też i bardzo rzadkiem”¹. Wiele czasu minęło zanim ogół społeczeństwa oswoił się z nowym wynalazkiem: „Z kołem dla tego tak ciężko idzie, że to nowość, że oko nasze nie dość jeszcze do niego przyzwyczajone”². Dwukołowa maszyna budziła skrajne emocje, wręcz namiętności: „Śmieszni są dla nas owi zaciekli, nic poza rowerem nie widzący cykliści; ale czy nie bodaj śmieszni wszyscy wrogowie roweru z zasady!”³. W prasie podkreślano, że rozsądne i przystosowane do zapasu sił posiadanych przejażdżki rowerowe pań, we właściwych granicach, były rozrywką pożyteczną dla zdrowia⁴. Żadne jednakże środowisko nie popierało uczestnictwa dam w wyścigach:

Kobieta, wdzierająca się w zakres, będący wyłącznie przywilejem mężczyzny, wychodzi ze swej przez naturę wydzielonej roli i pozbywa się najpiękniejszego przymiotu: kobiecości. Emancypacja w tym kierunku sprzeciwia się pojęciu etyki⁵.

Pomimo trudności natury obyczajowej, kusząca była wizja stworzenia oryginalnego stroju na rower. Wedle dowcipów pierwsze *cyclewoman* „na sam przód” stawiały toaletę, potem dopiero sport. Dyskretna konferencja z „mistrzynią igły” była punktem wstępnym, a zarazem niezbędnym, dla każdej początkującej cyklistki. Podkreślano: „Wybór kostjumu cyklowego wymaga ze strony kobiety więcej taktu i smaku niż żaden inny, tak łatwo staje się śmiesznym a nawet nieprzystojnym”⁶.

Kobieta na rowerze, traktująca naturalnie, sport jako rozrywkę a nie profesję, daje tym, którzy władają ołówkiem pędzlem lub wdzięczne tony dobywają z lutni, mówiąc krócej artystom i poetom nowe a oryginalne, piękne pojęcie sztuki. Wdzięczna syl-

¹ M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy*, „Cyklista” 1895, nr 2, s. 1.

² C. Fressel, *Dlaczego i w jaki sposób ma świat kobiety brać udział w ćwiczeniach sportowych, w szczególności zaś w sporcie kołowym?*, przeł. K. Hemerling „Koło” 1896, nr 9, s. 102.

³ Piotrkowianin, *Cyklomani i cyklofobi*, „Cyklista” 1897, nr 49, s. 7.

⁴ K., *Nauka lekarska o sporcie kołowym*, „Tygodnik Mód i Powieści” 1897, nr 18, s. 175.

⁵ M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy*, „Cyklista” 1895, nr 2, s. 2.

⁶ Mil-es, *Cykizm i moda*, „Cyklista” 1897, nr 1, s. 30.

wetka lekkiego i prawie nieuchwytnego zjawiska, niknącego w dali na stalowym rumaku, będzie zawsze natchnieniem dla tych, co czują i myślą⁷.

Artur Oppman (zwany Or-ot) napisał wiersz *Cyklistka*, którego fragment zamieszczam poniżej:

Tobie to, wieku dziewiętnasty,
Składał swą pieśń w ofierze:
Dałeś nam obraz, wprzód nieznany:
Anioła na rowerze! ⁸

Karolina Kocięcka – „amazonka” na „stalowym rumaku”

O godzinie ósmej wieczorem, po dwunastogodzinnej jeździe, stanęłam na finiszu i wygrałam wyścig. Wszyscy inni odpadli. Nazwano mnie wtedy „latającą diablicą”. Gdy zeszałam z roweru byłam zwinięta w kłębek. Nóg nie mogłam rozprostować, ale cieszyłam się bardzo z tego zwycięstwa, gdyż wszyscy wiedzieli dobrze, że jestem Polką. Wróciłam do Warszawy i znowu przygotowywałam się do nowych wyczynów. Mimo wyklęcia przez rodzinę i „śmiechu ulicy” startowałam i biłam rekordy na 100, 300 i 400 wiorst. Bawiło mnie to, żyłam tym⁹.

Autorka powyższych słów Karolina Kocięcka, urodziła się w 1875 roku w Warszawie. Wczesnie straciła matkę (zmarła, gdy Karolina miała zaledwie 10 miesięcy); wiadomo, że miała dwóch braci. Jako młoda dziewczyna wiele czasu spędziła na Dynasach¹⁰, gdzie mieściła się siedziba Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów (WTC)¹¹, przyglądając się wyścigom kolarskim. Mając kilkanaście lat zaczęła jeździć na rowerze. Wyśmiewana przez ulicę i wyklęta przez rodzinę nie zrezygnowała z marzeń o zostaniu w przyszłości zawodową cyklistką. Z relacji prasowej, stanowiącej jedyne źródło informacji o bohaterce wynika, że przez cały

⁷ *Ibidem*.

⁸ Or-ot [Artur Oppman], *Cyklistka*, „Cyklista” 1897, nr 3, s. 5.

⁹ Karolina Kocięcka o sobie podczas wywiadu udzielonego w Rzymie w 1934 r. dziennikarzowi „Ilustrowanego Kuriera Codziennego”. Wspomnienia z 12-godzinnego konkursu na Michajłowskim Maneżu (1898) (B. Tuszyński, *Od Dynasów do Szurkowskiego*, Warszawa 1986, s. 73).

¹⁰ Siedziba WTC zbudowana w 1892 r. ze składek członkowskich i sprzedanych udziałów. Łączny koszt inwestycji był znaczny. Dynasy tworzyły cały kompleks boisk i zabudowań zlokalizowanych pomiędzy dawnymi ulicami Obozną, Topiel, Tamka i Sewerynowem. Nazewnictwo pochodzi od jednego z pierwszych właścicieli posiadłości.

¹¹ WTC powstało w 1886 r. z inicjatywy hrabiego Edwarda Chrapowickiego. Obok Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego (1878) i Warszawskiego Towarzystwa Łyżwiarskiego (1893) było prężnie działającą organizacją mieszczańską propagującą sporty, ze szczególnym uwzględnieniem kolarstwa.

okres kariery kolarskiej nie założyła własnej rodziny (w każdym artykule podpisywana była „panna Kocięcka” lub skrótem „p. K.”). Postawa mężczyzn wobec panny Karoliny odpowiadała ówczesnym standardom myślenia, gdyż kobieta poświęcająca się własnej pasji nie była odpowiednią kandydatką na ukochaną (staropanieństwo wśród „artystek” nie było niczym zaskakującym). Zastanawiać może, gdy wyobrazimy sobie obraz pięknej „amazonki” przemierzającej ulice dawnej Warszawy. W artykule *Kobieta i sport kołowy* czytamy:

Każdy kto widział cyklistkę, jadącą, przyznać musi, iż jest ona stworzonkiem bardzo miłym, pełnym wdzięku i czyniącym na widzu jak najsympatyczniejsze wrażenie. Twierdzący przeciwnie, dowiódłby tylko braku poczuciu piękna¹².

Zewnętrzna posturę zapomnianej *sportswoman* możemy odtworzyć na podstawie trzech fotografii zamieszczonych na łamach prasy specjalistycznej z roku: 1897 („Cyklista”, nr 32) i 1901 („Sport. Tygodnik Ilustrowany”, nr 17 oraz „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz”, nr 26). Pierwsze zdjęcie 22-letniej Karoliny Kocięckiej, kobiety o ciemnych włosach (prawdopodobnie do ramion), gęstych brwiach, zgrabnym nosie i małych ustach, prezentuje postać nadzwyczaj atrakcyjną. Z przedstawienia cyklistki na maszynie typu męskiego, wnioskować należy, że była wysokiej postury (przypuszczalnie mogła mieć około 170 cm wzrostu). Fotografia bohaterki niniejszego artykułu z 1901 roku ukazuje postać dojrzałą (miała wtedy 26 lat) o wyostrzonych rysach twarzy i wyraźnych kobiecych kształtach.

Na torze, czyli kariera sportowa

Na początek...

Po raz pierwszy Karolina Kocięcka upomniwała się o prawo kobiet do swobodnego korzystania z rozrywki rowerowej w 1894 roku. Listownie (nie podając danych nadawcy) zaprotestowała przeciwko niedopuszczeniu kobiet do konkursu na 25 wiorst (wiorsta – dawna rosyjska jednostka długości; 1 wiorsta = 1066,8 metrów) organizowanego w okolicach Warszawy. 19-letnia Karolina znana ze swoich ciągłówek do dwóch kółek nie pozostała ostatecznie anonimowa. Organizatorzy w końcu zgodzili się i w wyścigu wzięło udział, obok kilkunastu kolarzy, siedem cyklistek. Kocięcka zwyciężyła w konkursie i od tej pory, jak sama wspomina: „Rower i szosa były dla mnie wszystkim”¹³.

¹² M. Poturaj, *Kobieta i sport kołowy*, „Cyklista” 1895, nr 2, s. 2.

¹³ B. Tuszyński, *op. cit.*, s. 73.

W 1896 roku została zaproszona na wyścigi we Lwowie, których inicjatorami byli doktor Mikolasch i Kazimierz Hemerling. Po wielu przeszkodach (nielegalne przekroczenie granicy dzielącej zabór rosyjski z austriackim) wzięła udział w konkursach, lecz wynik nie został odnotowany. Pierwsze „igraszki” z rowerem zrodziły ideę stworzenia formalnej organizacji cyklistek.

„Klub cyklistek”

Karolina Kocięcka należała do grona cyklistek warszawskich, które w kwietniu 1897 roku zapragnęło zorganizować własny klub damski. Przyszłe członkinie zgłosiły się do Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów z prośbą o radę i pomoc przy organizacji powziętego zamierzenia. Idea powołania klubu cyklistek zyskała uznanie w oczach WTC, które wyraziło chęć pomocy przy tworzeniu nowego stowarzyszenia, a w przyszłości służenia radą wedle możliwości. WTC zwróciło się do swojego korespondenta petersburskiego¹⁴ z prośbą o przesłanie ustawy towarzystwa (w Petersburgu w tym samym czasie panie zabiegały o utworzenie własnego klubu cyklowego) celem pozyskania wzoru dla „Klubu cyklistek” w Warszawie. Redakcja „Cyklisty”, przyjmując ze szczerym uznaniem zamiar pań, zajęła się zbieraniem informacji na temat ewentualnej liczebności stowarzyszenia. Miłośniczki dwóch kół z Warszawy i prowincji, które chciałyby się zaliczyć do członkiń nowego klubu, były proszone o nadsyłanie swoich danych na adres redakcji. Zgłoszenia miały zawierać imię, nazwisko i adres kandydatek¹⁵.

Za niecałe dwa tygodnie w sprawie projektu zawiązania klubu cyklistek w Warszawie z inicjatywny p. K.¹⁶ (panny Karoliny Kocięckiej) nadeszły informacje od korespondenta petersburskiego „Cyklisty”, które następnie zostały opublikowane na łamach pisma. Wiadomość przedstawiciela zagranicznego nie wróżyła dobrze pomysłowi polskich *cyclewoman*. Głosy o założeniu „Klubu damskiego cyklistek w Petersburgu” były przedwczesne, a plan zaczerpnięcia wzorów ze statutu organizacji niemożliwy, gdyż pożądana ustawa nie znajdowała się nawet w fazie projektu. Prawdą było, że grupa osób mierzyła się z zamiarem powołania takiego klubu, ale objaśniano, że istnieją dwie odrębne inicjatywy: założenia „klubu damskiego” mającego za zadanie propagowanie ćwiczeń ruchowych, i „klubu cyklistek”, całkowicie podporządkowanemu sprawom sportu kołowego. Zbyt mała liczba kandydatek,

¹⁴ WTC rozbudowywane było na zasadach filii. Pierwsze placówki sportu cyklowego powstały w Łodzi, Krakowie i Lwowie w tym samym roku, co ich macierz. WTC nie tylko nie znało barier między zaborami, jej wpływy dotarły również do stolicy Rosji – Petersburga – w 1892 roku.

¹⁵ *Klub cyklistek*, „Cyklista” 1897, nr 21, s. 11.

¹⁶ Podawanie inicjałów kobiet – cyklistek było stałym zabiegiem stosowanym w czasopiśmie, który miał chronić panie od złej sławy.

niewystarczające zainteresowanie społeczne i niechętna postawa władz, to kilka kluczowych punktów, które nie pozwoliły orzec nic pewnego w tej sprawie. Argumentem nieprzemawiającym za koniecznością formalnego usamodzielnienia się cyklistek był fakt dopuszczania do wszystkich prawie klubów petersburskich pań w kategorii członkiń. Przekaz korespondenta o bezpodstawności oddzielenia się kobiet i powołania czysto damskich organizacji na podwórku petersburskim odbił się nieprzychylnie na inicjatywnie promowanej przez Karolinę Kocięcką. Ostatecznie nadesłano do redakcji tylko cztery deklaracje ewentualnych zrzeszonych cyklistek, co było przyczyną odroczenia projektu p. K.¹⁷

Pierwszy szosowy wyścig damski (1897)

Kocięcka była w gronie pomysłodawczyń zorganizowania wyścigu szosowego dam, które zgłosiły się z prośbą o pomoc w realizacji pomysłu do WTC. Grupa pod nazwą „Cyklistki Nr 1001” realizowała swoje marzenia aby doskonalić się w jeździe, a co ważniejsze, wykazać wyrobienie w sporcie cyklowym i zachęcić inne damy do uprawiania tego sportu. Pionierki sportu kołowego do tego czasu dwukrotnie bez skutku ubiegały się o przyjęcie w poczet stowarzyszonych czy gości do WTC. Myśl „Cyklistek 1001” poparł „Cyklista”, który zaplanował organizację wyścigu szosowego, dystansowego dla pań nie tylko ze stolicy Królestwa, ale i prowincji. Wstępnie proponowaną przestrzenią do przebycia była trasa Warszawa – Nowomińsk – Warszawa, której dystans miał wynosić około 60 wiorst, a norma czasowa wynosić miała w przybliżeniu 6 godzin (według oceny redakcji kobiety średnio powinny pokonać 10 wiorst na godzinę). Redakcja czasopisma poszukiwała współorganizatorów. „Cyklista” zadeklarował gotowość ofiarowania swojego lokalu na narady i do zapisów, a także ufundowanie pierwszej nagrody dla zwyciężczyni wyścigu. Podkreślano, że owa inicjatywa „Dla przyszłości rozwoju sportu wśród kobiet naszych nie powinna by ona pozostać bez pożytku”¹⁸.

Pomysł organizacji próby wytrzymałości pań został poparty przez dyrektorów towarzystwa akcyjnego „Singer Cycle Co” L. Kosińskiego i Z. Polakowicza. Na pierwszej naradzie w siedzibie WTC na Dynasach w poniedziałek 10 lipca (28 czerwca)¹⁹ powołana została komisja wyścigu, w skład której wchodził: Antoni Fertner, Stanisław Leppert, Ludwik Kowalski, Mikołaj Moller i Mikołaj Poturaj oraz redaktor i sekretarz „Cyklisty”. Na zebraniu wybrano wstępnie dzień wyścigu – 25 lipca (12 lipca) o godzinie piątej po południu oraz miejsce – jedna z szos podwarszawskich (przewidywano Jabłonna – Nowy Dwór). Komisja w trakcie

¹⁷ *Klub cyklistek*, „Cyklista” 1897, nr 21, s. 11.

¹⁸ *O wyścig damski*, „Cyklista” 1897, nr 25, s. 9.

¹⁹ Data według kalendarza gregoriańskiego (data według kalendarza juliańskiego).

zapisów „koleżanek po kole” zastrzegła sobie prawo odrzucenia kandydatury bez objaśniania powodów. Ponadto przy rejestracji proszono o powoływanie się na osoby znajome z komisji. Nie pomijając przy rekrutacji aspektu higienicznego, zastrzeżono, że przed startem panie miały przejść podstawowe badania lekarskie – zbadanie pulsu i tętna serca. Organizatorzy przed wyścigiem zaprezentowali zestaw przewidzianych nagród. Sponsorem upominków była redakcja „Cyklisty” oraz towarzystwo „Singer Cycle Co”. Wszystkie uczestniczki, które zgłosiłyby swoją kandydaturę w terminie do 19 lipca (6 lipca), otrzymać miały srebrne żetony pamiątkowe²⁰. Nadsyłane meldunki miały zawierać własnoręczny podpis cyklistki oraz dodatkowo 5 rubli kaucji na pewnośc stawienia się do rywalizacji. Po tygodniu od ogłoszenia zawodów do redakcji nadesłano kilka zgłoszeń²¹. Wyścigi damskie nie były niczym nowym, podobne konkursy organizowano poza granicami. W Turynie w czerwcu 1897 roku odbył się wyścig pań, które zobowiązane były stawić się na mecie w długich spódniczkach i towarzystwie dwóch lub trzech osób w celu ewentualnej ich obrony przed „napastnikami”. Owe warunki wytworzyły niemiłą atmosferę wokół konkursu, w którym ostatecznie wzięło udział pięć pań²².

Do 24 lipca (11 lipca) nadesłano cztery zgłoszenia; komitet organizacyjny, uznając liczbę za niedostateczną, przedłużył termin składania wniosków do 28 lipca (15 lipca), a sam dzień wyścigu przesunął na 1 sierpnia (19 lipca). Podkreślano, że zawody dojdą do skutku, gdy do rywalizacji zgłosi się minimum sześć osób. Komitet organizacyjny wielokrotnie upominał zainteresowane panie, że przesyłane dane powinny być kompletne²³. Opór w ujawnianiu dokładnych wiadomości przez cyklistki to dowód na funkcjonujący nadal w społeczności ich obraz, jako „czarownic” jadących na sabat na swoich „stalowych rumakach”.

31 lipca (19 lipca) w „Cyklicie”, po zgłoszeniu się wymaganej liczby kandydatek, został potwierdzony termin wyścigu, punktem rozpoczęcia była Hala Jabłonna. Ustalono, że funkcję sędziów będą pełnić członkowie komitetu organizacyjnego, którzy zostali rozstawieni na kilku punktach trasy²⁴.

W niedzielę 1 sierpnia (20 lipca) 1897 roku z inicjatywy „Cyklisty” i „Singer Cycle Co” odbył się pierwszy wyścig szosowy damski na dystansie 25 wiorst. Trasa biegła od Jabłonn w kierunku Radzymina, a funkcje sędziowskie pełnili członkowie WTC. Wśród licznej publiczności, szczególnie zainteresowane przejawiali „sprężysci” (określenie na członków WTC) przybyli licznie z Warszawy i okolic.

²⁰ 25 wiorst na szosie dla pań, „Cyklista” 1897, nr 27, s. 9.

²¹ 25 wiorst dla pań, „Cyklista” 1897, nr 28, s. 10.

²² Wyścig drogowy damski, „Cyklista” 1897, nr 29, s. 11.

²³ 25-o wiorstowy wyścig dam, „Cyklista” 1897, nr 30, s. 9.

²⁴ 25-o wiorstowy wyścig dam, „Cyklista” 1897, nr 31, s. 9.

Z zameldowanych siedmiu pań, na mecie stawiło się sześć (pani Rudzińska spóźniła się na start). O tytuł *sportswoman* rywalizowały: Trawnikowa, Marion (pseudonim), Kocięcka, Duhlwald, Dora (pseudonim) i Mara (pseudonim). Panie porwane chęcią rywalizacji ruszyły z wichrem w zawody o godzinie 10 minut 25. Na półmetek Kocięcka przybyła pierwsza o godzinie 10:58. Faworytce zawodów „placu dotrzymywały” p. Duhlwald (10:58:2) i Trawnikowa (10:59:30). Pierwszą mistrzynią szos z wynikiem 1:1,45 godz. została Karolina Kocięcka, która zdobyła pierwszą nagrodę – żeton od „Petersburskiego Towarzystwa Cyklistów” oraz pierścionek z szafirem i dwoma brylantami od redakcji „Cyklisty”. Kolejne na metę przybyły p. Duhlwald (1:02,15 godz.) i p. Trawnikowa (1:11,30 godz.) otrzymując odpowiednio za drugie miejsce broszkę złotą z brylantem, za trzecie – pierścionek z opalem od firmy „Singer”. Dodatkową nagrodę otrzymała p. Duhlwald od firmy welocypedowej „Singer”, przybywając na metę jako pierwsza na maszynie ich produkcji. Owa firma welocypedowa chętnie popierała imprezy sportowe, które były świetną promocją ich marki²⁵. Wszystkie panie w podziwie za wyczyn otrzymały żetony normowe, gdyż żadna z nich nie przekroczyła wartości czasowej ustalonej na 1 godz. 45 min (ostatnia na metę przybyła Mara po upływie 1:15,21 godz.). Rozdanie wymienionych nagród odbyło się bezpośrednio po wyścigu w atmosferze hucznych oklasków²⁶. Panie zaprezentowały się na wyścigu w „kostiumach racjonalnych”.

Zdjęcie zwyciężczyni zostało umieszczone w 32 numerze „Cyklisty”, którym z niezwykłą szczegółowością opisywano to wydarzenie. Przy wzmożonym zainteresowaniu czasopisma „wyścigiem szosowym damskim” nie sposób racjonalnie wytłumaczyć błędu w druku, który pojawił się we wspomnianym numerze głównego organizatora konkursu, z dopiskiem „Panna Marja Kocięcka”. Poruszała się ona na maszynie męskiej z prostą ramą i o nieskomplikowanej konstrukcji. Maszyna na dwóch kołach, wąskich pneumatykach, z tyłu zamontowanym błotnikiem i ustanowionym według prawideł higienicznych kierowniku na wysokości bioder i wygiętymi rączkami ku dołowi. Ubrana była w jasny kostium, który składał się z bluzki z bufiastymi rękawami, ze stojącym kołnierzykiem oraz dzielonej spódnicy (spódnico-spodni). Stój dopełniał mały beret, czarne pończochy oraz wysokie trzewiki sięgające za kostkę u nogi, prawdopodobnie zawiązywane z przodu na sznurówkę.

Karolina Kocięcka została okrzyknięta najlepszą cyklistką w Królestwie Polskim. Rekordzistka uprawiała sport cyklowy od ponad czterech lat, w tym czasie wzięła udział w dwóch wyścigach torowych na Dynasach organizowanych przez WTC w konkursie „Babie lato”, zdobywając dwa pamiątkowe żetony. Wytrwała

²⁵ „Kolo” i wyścig damski, „Cyklista” 1897, nr 36, s. 2.

²⁶ 25-o wiorstowy wyścig dam, „Cyklista” 1897, nr 32, s. 8.

postawa cyklistki i jej temperament w dążeniu do celu spotkały się z aplauzem środowiska sportowego²⁷. Wyścig damski został opisany na całą szpaltę w petersburskim „Włosiped”. Czas osiągnięty przez Kocięcką podniesiono do rangi wszechrosyjskiego rekordu damskiego na dystansie 25 wiorst²⁸.



Ilustracja 1. Panna Karolina Kocięcka, „Cyklista” 1897, nr 32.

Na cześć pionierek sportu kołowego wśród dam i odbytego pierwszego publicznego wyścigu damskiego na lamach „Cyklisty” ukazał się dowcipny wiersz Antoniego Orłowskiego zatytułowany *Wyścig szosowy damski*²⁹:

²⁷ M. P., *Panna Marja Kocięcka*, „Cyklista” 1897, nr 32, s. 9.

²⁸ *25-o wiorstowy damski*, „Cyklista” 1897, nr 35, s. 9.

²⁹ A. Orłowski, *Wyścig szosowy damski*, „Cyklista” 1897, nr 32, s. 2.

Mężczyznom pragnąc sprostać
I wejść do sławy bram,
Sportową wdziawszy postać,
Ścigało się sześć dam.

I czują zapal szczery
Aż z oczu biły skry,
Usiadły na rowery
I dalej!. raz, dwa, trzy.

Pomknęły tak przez dróżkę
Spokojnie, a w tem... masz!
Rozbiła jedna nóżkę,
A druga starła twarz.

Nic to jechały żwawo
Do sławy dążąc furt,
Ta wzięła większe brawo,
Co miała lepszy spurt.

Dziś są więc damskie gwiazdy,
Oplączę nas w swą sieć
I oprócz mistrzów jazdy
Mistrzynię będziem mieć!

Wyścig szosowy o tytuł Mistrza Królestwa Polskiego (1898)

21 sierpnia (8 sierpnia) następnego roku Kocięcka wzięła udział w corocznym, cieszącym się największym prestiżem, wyścigu szosowym na dystansie 100 wiorst o tytuł Mistrza Królestwa Polskiego (po raz pierwszy zorganizowany w 1891 roku). Jako jedyna kobieta stanęła na starcie w towarzystwie sześciu mężczyzn. W 1898 roku posiadaczem tytułu najlepszego jeźdźcy w Królestwie został Stanisław Wyhowski, który owy dystans przejechał w 3:44,44 godz. Panna Kocięcka przyjechała na metę po limicie czasu (4:45,00 godz.), pokonując trasę w 4:53,00 godz.³⁰ Na łamach prasy pisano, że czas, biorąc pod uwagę możliwości cyklistek, znakomity, ale 100 wiorst to zbyt forsowne dla kobiety, i nadużywać nie radzimy. Dziennikarz nie docenił zapału p. K., która nie tylko nie zrezygnowała z uczestnictwa w zmaganiach sportowych, ale relatywnie zwiększała pokonywane odległości. Walcząc ze zmęczeniem i własnymi słabościami, nieraz wygrywała z mężczyznami.

Wyścigi na 50 i 100 wiorst przebytych w najkrótszym czasie nie były jedyną formą sprawdzenia biegłości rowerzysty we władaniu stalową maszyną. Popu-

³⁰ B. Tuszyński, *100 lat Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów*, Warszawa 1986, s. 62.

larne były jazdy 12- i 24-godzinne, gdzie długość pokonanego dystansu decydowała o wygranej. Kocięcka w 1898 roku pierwszy raz wzięła udział w jeździe 12-godzinnej w Michajłowskim Maneżu w Petersburgu. Nazwisko panny K. widniało na afiszach informujących o zawodach. Polka była jedyną kobietą, która stanęła do rywalizacji z petersburskimi wyścigowcami. W gronie cyklistów byli między innymi Krajew, Lebiediew, Edwards, Ksenofontow, Gwozdkow. Celem uczestników wyścigu było pokonanie dotychczasowego rekordu rosyjskiego w 12-godzinnej jeździe, który należał do moskwianina Dokuczajewa i wynosił 367 wiorst i 101 sążni. Zawody ściągnęły liczną publiczność, która początkowo nie wierzyła, że Polka ukończy wyścig. Przy dźwięku muzyki Kocięcka „dotrzymywała placu” panom. W czasie 12 godzin nieustannej jazdy przebyła ona 320 wiorst i 125 sążni³¹. Na drewnianym torze zrobiła więc w przybliżeniu 1365 okrążeń (obwód toru wynosił 250 m). Karolina Kocięcka nie odniosła zwycięstwa w zawodach (warto zaznaczyć, że jej wynik przewyższał długość pokonanego dystansu kilku cyklistów). Nagrodzona oklaskami bohaterka wyścigu udowodniła, że kobiety wcale nie były „płcią słabszą”.

Ponownie w Michajłowskim Maneżu 23 kwietnia (10 kwietnia) 1901 roku Kocięcka udowodniła swoją wytrzymałość. W wyścigu 12-godzinnym stanęła do rywalizacji ze znanymi sobie petersburskimi sportowcami: Lebiediewem, Krajewem, Ksenofontowem i Gwozdkowem. Jazda rozpoczęła się o godzinie 8:30. Początkowo na czoło wysunął się Krajew, który ustąpił pierwszeństwa po przejechaniu około 100 wiorst Lebiediewowi. O godzinie 20:30 Lebiediew dotarł do mety z wynikiem 373 wiorst, bijąc rekord Dokuczajewa. W przeciwieństwie do zwycięscy konkursu, który w trakcie jego robił przerwy na odpoczynek i jedzenie (podobno łączy czas odpoczynku wynosił 2 godziny!), panna Karolina ani razu nie zeszła z roweru. Kocięcka przebywała odległości w następującym czasie: 100 wiorst w 2 godz. 49 min. (wcześniej odcinek ten pokonała w 3:24,27 godz.), 200 wiorst w 7 godz. 38 min. i razem w 12 godz. – 320 wiorst i 125 sążni. Wynik ten uplasował p. K. na drugim miejscu przed Gwozdkowem (275 wiorst) i Ksenofontowem (228 wiorst). Komitet Klubu Cyklistów w Petersburgu wydał Kocięckiej świadectwo potwierdzające ustanowienie rekordu damskiego w jeździe 12-godzinnej³². Właścicielka światowego 12-godzinnego rekordu damskiego w 1901 roku miała na swoim koncie setki przejechanych wiorst. W 1901 roku Kocięcka powróciła na tor w Michajłowskim Maneżu ustanawiając kolejny rekord, tym razem w jeździe godzinnej, przebywając odległość 31 kilometrów. Obok panny Karoliny w szrankach stanęły Abrikosowa i Bielskaja-Ratowa. Skromny zastęp cyklistek, po raz pierwszy, prowadziły motocykle³³.

³¹ *Ibidem*.

³² „K”, *Światowy 12-o godzinny rekord damski*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1901, nr 16, s. 4.

³³ M. Rotkiewicz, *Mistrzynie szos i welodromów*, „Kultura Fizyczna” 1999, nr 7–8.

Moskwa – Petersburg

Karolina Kocięcka brała udział w długodystansowych rajdach rowerowych, poznając przy tym różne kraje i stosunek ich mieszkańców do pań poruszających się na żelaznych maszynach. Panna Karolina po raz pierwszy w 1900 roku wzięła udział w klasycznym wyścigu kolarskim Moskwa – Petersburg. Organizatorzy, czyli „Petersburskie Towarzystwo Cyklistów” i redakcja tygodnika „Cyklisty”, wyznaczyła termin rozpoczęcia rajdu na 25 czerwca (12 czerwca). Uczestnicy zawodów podzieleni zostali na trzy kategorie: I – samochody lekkiego typu, II – samochody ciężkiego typu i III – jadący na rowerach bez przewodników, tzw. *leaders*, którzy według organizatorów spowolniali jazdę. Dystans 650 wiorst rozdzielono na dwa etapy, z obowiązkowym przystankiem w Wyszni Wotoczku po przebyciu więc 273 wiorst. Rowerzyści zobowiązani byli odpoczywać godzin 8, kierowcy samochodów 15. Zgłoszeni do konkursu zobowiązani byli wpłacić składkę wynoszącą dla kolarzy 5 rubli i 10 rubli kaucji na wypadek nie zjawienia się na mecie kandydata. Złote i srebrne żetony oraz przedmioty o określonej wartości czekały na championów kolarstwa (dla wszystkich uczestników, którzy wykonują normę, przewidziano nagrodę w postaci srebrnego żetonu pamiątkowego)³⁴. Do zawodów stanęło ośmiu jeźdźców z Petersburga, czterech z Moskwy i jeden z Rygi. Do współzawodnictwa z 13 („Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” wymienia z nazwiska 12 kolarzy) lub 14 kolarzami („Sport. Tygodnik Ilustrowany” wylicza po kolei 14 nazwisk cyklistów), stanęła p. Kocięcka. Warszawianka w szeregach publiczności wzbudziła sensację i zarazem podziw. Pisano:

Sama nieustraszonosc i odwaga w zdecydowaniu się na tak olbrzymie przedsięwzięcie, jednały naszej cyklistce sympatię wśród publiczności, jakkolwiek mało kto wierzył w jej sukces³⁵.

Przed forsowną gonitwą, po oględzinach lekarskich i otrzymaniu numerków, uczestnicy stanęli na mecie oczekując sygnału do wyjazdu, który rozległ się o godzinie 13:00 (pół godziny wcześniej wyruszyły w drogę samochody). Za nimi wyruszyli również korespondenci, którzy na drodze mieli chwytać ścigających się cyklistów i notować ich kondycję. Trasa z Moskwy do Petersburga wiodła przez Klin, Twer, Torżok, Wałdaj, Wyszni Wołoczok (obowiązkowy odpoczynek) i Nowgorod (Nowogród Wielki). Po odbyciu zarządzonego postoju w Wyszni Wołoczoku jako szósta w kolejności wyruszyła panna Kocięcka, która „pod względem energii w „pedałowaniu”, nie ustępująca dotychczas najlepszym jeźdźcem”³⁶.

³⁴ Moskwa – Petersburg w r. 1900, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1900, nr 16, s. 4.

³⁵ Moskwa – Petersburg, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1900, nr 29, s. 15–16.

³⁶ *Ibidem*.

Na kolejnej przystani w Nowgorodzie, gdzie śledzono kolejne zmagania uczestników, niestety, nie odhaczyła się Kocięcka na liście pierwszych przybywających. Rajd odbywał się w trudnych warunkach atmosferycznych: padał deszcz i wiał silny wiatr. Zebrana w Carskim Siole publiczność z niecierpliwością czekała na *finish*. Na mecie wstęgę przerwał motocyklista Dechamps (24 godz. 32 min.). Pierwszym przybyłym rowerzystą był Rosjanin Tamman, który dokonał dystans w czasie 33 godz. i 44 min. Kocięcka dotarła do celu po 51 godz. i 20 minutach (pierwszą część drogi do Wyszni przemierzyła w około 19 godz., kolejną w 32), zajmując tym samym dziewiąte miejsce. Cyklistka ostatni etap przemierzała z dwoma kolarzami, którzy na finiszu postanowili odłączyć się od damy i razem poszli w konkury o lepszą pozycję, lecz „Panna Kocięcka jednakże nie daje za wygraną. Całą siłą mięśniową swych niewieścich nóg naciska pedały i goni swych towarzyszków, którzy jadą razem jakby złączeni z sobą”³⁷. Mimo zaciętej postawy panna Karolina dociera na metę po swoich uprzednich towarzyszach. Panna Karolina za wyścig otrzymała żeton złoty z brylantem oraz dyplom pierwszej mistrzyni jazdy rowerowej dystansu Moskwa – Petersburg³⁸. Korespondent „Gazety Petersburskiej” zanotował, że wygląd Kocięckiej po wyścigu nie świadczył o trudach przebytego wyścigu. Cyklistka w krótkim wywiadzie potwierdziła owe przypuszczenia³⁹.

Na rowerze do Paryża

Sławna uczestniczka wyścigu Moskwa – Petersburg 16 września (3 września) o godz. 9:00 rano wyruszyła wraz z p. Dermenczug do Paryża na Światową Wystawę Powszechną.. Start zarządzono na Bielanych, skąd szosą bielańską przejechano do skrzyżowania z młocińską, a następnie szosą fortową do szosy wolskiej. Na prośbę panny Kocięckiej momentowi startu sekundowała redakcja „Kolarza, Wioślarza i Łyżwiarza”. Niedzielnym rankiem panie na maszynach

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ *Moskwa – Petersburg*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1900, nr 72, s. 8

³⁹ Wywiad przeprowadzony zaraz po wyścigu:

„– Powiedzcie naprawdę, jesteście bardzo zmęczona?
– Zapewniam was, że tylko troszeczkę! Gdyby wyścig Moskwa – Petersburg rozpoczynał się od nowa – to znowu stanęłabym na starcie...
– No, ale trasa nie była łatwa?
– Tak, to prawda. Bardzo nieprzyjemny był deszcz, który zaskoczył nas między Klinem a Twerem.
– Nie było u was momentów utraty sił, upadku ducha i chęci wycofania się z wyścigu?
– O żadnym załamaniu się nie było mowy...
– Jak odniosła się do was publiczność na punktach kontrolnych?
– Bardzo dobrze! Szczególnie serdecznie witano mnie w Nowogorodzie” (P. Stiepanow, *Jak Polka Kocencna na bicyklu w Rosji szalała*, „Sportowiec” 1958, nr 41)

typu „Clement” wyruszyły w drogę. Zawodowa cyklistka na maszynie o wadze 30 funtów (jednostka masy używana w Królestwie Polskim; 1 funt = 0,405 504 kg) i 10 funtach bagażu, na który składały się głównie przyrządy reparacyjne, ruszyła w trasę o długości 1740 km. Drogę przez Słupcę, Poznań, Berlin, Hanower, Kolonię i Reims Kocięcka zamierzała przebyć w ciągu dwóch tygodni, pokonując dziennie średnio 150 wiorst. Pierwszego dnia cyklistka przejechała od Warszawy przez Sochaczew, Łowicz do Kutna, gdzie zanoctowała. Następnego dnia przez Koło i Konin dotarła do Słupcy, oddalonej od startu o 233 km, gdzie przekroczyła granicę i udała się na spoczynek do Wrześni. Trzeciego dnia zatrzymana dłuższą chwilę w Poznaniu, gdzie musiała reperować swój wehikuł, przez Tarnów dotarła do Kwilcza, gdzie nocowała. Kolejny dzień podróżowała przez Gorzyn, Prittik i Szweryn nad Wartą dojechała do Munchenbergu. Przeciętnie Kocięcka pokonywała na godzinie 20 km⁴⁰. Cyklistka dzieląc się informacjami z podróży 28 września (15 września) zanotowała swój pobyt na terenie Belgii, pod Liege, gdzie miał miejsce poważny wypadek z udziałem dwóch Polek – rowerzystek. Podróżujące w ciemnościach, panie nie zauważyły niezwykle stromej góry i nabierając prędkości nie mogły okiełznać maszyn, które zmierzały ku przepaści. Panna Kocięcka zeskoczyła z maszyny, nieźle się obijając, a p. Dermenczug uratował życie przypadkowy przechodzień, zatrzymując rozpędzony rower. Szczęśliwie panie dotarły do Paryża czternastego dnia swojej podróży⁴¹. Drogę powrotną pojechały na stalowych maszynach do Genewy, gdzie przesiadły się w pociąg. Na dworcu w Warszawie 19 października dwie bohaterki witane były przez przedstawicieli stołecznej prasy sportowej⁴².

Petersburg–Warszawa–Moskwa

Ostatnim prestiżowym wyczynem cyklistki Kocięckiej było pokonanie trasy na odcinku Petersburg – Warszawa – Moskwa. Cyklometr Kocięckiej, który zanotował dokładnie 5227 przebyte wiorsty, zamocowany był do roweru petersburskiej marki „Psyho”, zaopatrzony w siodełko „Omega”, które było odpowiednie do jazdy turystycznej⁴³. Zawodowa rowerzystka wyruszyła z Petersburga 2 czerwca (20 maja) i przez Gątczyno, Ługę, Psków, Rygę, Kowno, Grodno, Wołkowiszki, Warszawę, Kijów, Czernihów, Homel, Briańsk, Orzeł i Tułę do Moskwy. Pierwszym przystankiem wymuszonym przez warunki pogodowe była Gątczyno, z której to następnego dnia rowerzysta ruszyła na Ługi. Po drodze panna Karolina

⁴⁰ Warszawa – Paryż, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1900, nr 38, s. 23.

⁴¹ Warszawa – Paryż, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1900, nr 40, s. 24.

⁴² M. Rotkiewicz, *Mistrzyni szos i...*, nr 7–8.

⁴³ 5000 wiorst, „Kolarz, Wioslarz i Łyżwiarz” 1901, nr 26, s. 7.



Ilustracja 2. Karolina Kocięcka z Warszawy, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1901, nr 17.

wypytywała miejscowych o bezpieczne drogi czy ewentualne niebezpieczeństwa. Kocięcka wspomina „Przeglądano mi się z zaciekawieniem i zapytywano mnie nieraz, czylibym była kobietą, lubo też mężczyzną...”⁴⁴. Przez Psków (Kocięcka z zadowoleniem wspomina, że wszyscy pocztowi przynależeli do towarzystw cyklistowskich) do Rygi rowerzystka dotarła w czwartym dniu podróży. W Rydze przywitało ją około 100 cyklistów z kilku klubów, rywalizujących o pierwszeństwo w powitaniu niezłomnej „amazonki”. Za namową „kolegów po kole” panna Karolina zatrzymała się w mieście 6 dni, podczas których zwiedzała miasto i podejmowana była w gościnie nadzwyczaj przychylnie. Miasto opuściła w towarzystwie panów – cyklistów, gdzie „były i damy – cyklistki, które na pożegnanie,

⁴⁴ K. Kocięcka, *Wrażenia z podróży. 5227 wiorst na rowerze*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1901, nr 38, s. 8–9.

w miarę mojego oddalenia się, powiewały chustkami”⁴⁵. Kolejnym przystankiem w podróży była Mitawa⁴⁶. Na spotkanie cyklistce wyjechało 14 panów z „Kurlandzkiego Towarzystwa Cyklistów”. Przy samym wjeździe do miasta rowerzystkę i zastęp cyklistów obrzucano kwiatami. W Mitawie biesiadowano do późnych godzin nocnych (do drugiej w nocy!), co ewidentnie było sprzecznie z zaleceniami higienistów względem osób udających się w długą i wyczerpującą podróż. Kolejnym etapem podróży, do którego dotarła po wielu trudnościach, mierząc swoje siły z ulewami, błotnistymi drogami oraz strachem przed samotną podróżą zalesionymi terenami, było Kowno. Na miejscu Kocięcka zatrzymała się cztery dni, aby wziąć udział odbywających się w okolicy wyścigach (o wyniku ich, niestety, nic nie zanotowano)⁴⁷. Champion z Kowna – Woronkow oraz Wenisławski ofiarowali Kocięckiej swoje towarzystwo do Warszawy (na odcinku z Grodna do Wołkowysków panowie opuszczają p. K. z powodu złego stanu dróg, na trasę powracają w Wołkowyskach, gdzie udali się kolejną!)⁴⁸. W takim składzie panna Karolina przy akompaniamencie orkiestry i wznoszonych toastów za pomyślność niezłomnej cyklistki ruszyła w dalszą trasę. Udając się przez Grodno i Wołkowysk, 24 czerwca (11 czerwca) stanęła w Warszawie. Po czterech dniach pobytu w rodzinnym mieście w towarzystwie cyklisty Woronkowa 28 czerwca (14 czerwca) ruszyła w dalszą drogę⁴⁹. Następnie Kocięcka zatrzymała się przez pięć dni w Kijowie, które spędziła z członkami „Kijowskiego Towarzystwa Cyklistów”. Pograżona w rutynie jazdy mijała kolejne miasta: Czernihów, Homel, Briańsk, Orzeł, Mohylew, Witebsk, Smoleńsk, aby na końcu podróży osiągnąć cel wyprawy – Moskwę⁵⁰.

Na koniec...

Zamienić kierownik na kierownice...

W latach 1903–1904 Kocięcka przeniosła się do Francji, gdzie zdała egzamin na prawo jazdy i „wybijala kolejne okno uprzedzeń”. Mimo że związała swoje życie z Paryżem, często odwiedzała Polskę. Obowiązkowym punktem odwiedzin w Warszawie były Dynasy, z którymi wiązały ją niezapomniane wspomnienia.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ *Kroniczka sportowa, 5,000 wiorst na rowerze*, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1901, nr 24, s. 22.

⁴⁷ *Kroniczka sportowa, 5,000 wiorst na rowerze*, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1901, nr 25, s. 22; *5000 wiorst*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1901, nr 26, s. 7.

⁴⁸ K. Kocięcka, *Wrażenia z podróży. 5227 wiorst na rowerze*, „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz” 1901, nr 39, s. 3–5.

⁴⁹ *Kroniczka sportowa, 5,000 wiorst na rowerze*, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1901, nr 26, s. 23–24.

⁵⁰ *Kroniczka sportowa, 500 wiorst na rowerze*, „Sport. Tygodnik Ilustrowany” 1901, nr 30, s. 21.

Podczas wizyty w 1933 roku wybrała się do redakcji „Kuriera Sportowego” i opowiedziała dziennikarzowi Józefowi Irzy swoją historię. Ostatnia o niej wiadomość wiąże się z krótkim wywiadem, którego udzieliła w Rzymie w 1934 roku. Później słuch o niej zaginął...

Nie pozwólmy, aby głos o niej ucichł

Z zapomnienia wydobłask Kocięcką na chwilę i poświęcił jej krótką wzmiankę w czasopiśmie „Sportowiec” w 1958 roku P. Stiepanow. W artykule *Jak Polka Kocencka na bicyklu w Rosji szalała*, mistrz kolarstwa w Rosji w latach 1910–1912, przedstawił zwięzłe opowiadanie o świetnych wyczynach polskiej cyklistki. Krótki tekst poświęcony sylwetce Karoliny Kocięckiej autorstwa Marii Rotkiewicz opublikowany został w „Kulturze Fizycznej” pod tytułem *Mistrzyni szos i welodromów*. W literaturze przedmiotu informacje o Karolinie Kocięckiej kończą się na wymienieniu jej z imienia i nazwiska, czasem zamieszczeniu szczątkowych informacji, które nie wyczerpują charakterystyki owej postaci.

Karolina Kocięcka – Kalendarium

- 1875 – rok urodzin Karoliny Kocięckiej;
 - 1897, kwiecień – próba utworzenia kobiecego stowarzyszenia cyklowego;
 - 1897, 1 sierpnia – pierwszy wyścig damski na szosie na Jabłonie, wygrany przez Kocięcką;
 - 1898, 21 sierpnia – Kocięcka walczy o tytuł Mistrza Królestwa Polskiego;
 - 1898 – Kocięcka po raz pierwszy bierze udział w 12-godzinnym konkursie, rozgrywanym na Michajłowskim Maneżu w Petersburgu.
 - 1900, 25 czerwca – udział Kocięckiej w wyścigu długości 650 wiorst na dystansie Moskwa – Petersburg;
 - 1900, 16 września – Kocięcka pokonuje trasę Warszawa – Paryż;
 - 1901, marzec/kwiecień – cyklistka poprawia swoje rekordy na dystansie 50 i 100 wiorst;
 - 1901, 23 kwietnia – Kocięcka bije rekordy w jeździe 12-godzinnej;
 - 1901, 2 czerwca – 5227 wiorst na trasie Petersburg – Warszawa – Moskwa;
 - 1903/1904 – wyjazd na stałe do Paryża;
 - 1933 – podczas pobytu w Warszawie wizyta w redakcji „Kuriera Sportowego”;
 - 1934 – wywiad udzielony przez Kocięcką w Rzymie dziennikarzowi „Ilustrowanego Kuriera Codziennego”.
- Później słuch o niej zaginął...

Bibliografia

- Kronika sportu*, M. Michalik (red.), Wydawnictwo „Kronika”, Warszawa 1993.
- Rotkiewicz M., *Ewolucja kostiumu sportowego kobiet – ilustracja przemian obyczajowych*, „Kultura Fizyczna” 1999, nr 11–12, 8–16.
- Rotkiewicz M., *Geneza i początki sportu kobiecego w Polsce*, „Sport Wyczynowy” 1978, nr 6–7, s. 5–23.
- Rotkiewicz M., *Początki sportu kobiecego w Polsce*, „Wychowanie Fizyczne i Sport” 1975, nr 2, s. 105–117.
- Rotkiewicz M., *Sport kobiet u progu niepodległej Polski*, [w:] *Sport u progu Polski niepodległej*, S. Drażdżewski, W. Góra (red.), Komitet do Spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej, Warszawa 1990, s. 267–277.
- Tuszyński B., *100 lat Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów*, Wydawnictwo Okolicznościowe Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, Warszawa 1986.
- Tuszyński B., *Od Dynasów do Szurkowskiego*, Wydawnictwo KAW, Warszawa 1986.
- Tuszyński B., *Prasa i sport*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1981.
- Tuszyński B., *Złota księga kolarstwa polskiego*, Polska Oficyna Wydawnicza „BGW”, Warszawa 1995.

Źródła prasowe

- „Cyklista”, F. Karpiński (red.), Warszawa 1895–1898.
- „Kolarz, Wioślarz i Łyżwiarz”, W. Dzierzbicki (red.), Warszawa 1899–1902.
- „Sport. Tygodnik Ilustrowany”, F. Karpiński (red.) Warszawa 1898–1906.

Biogram

Anna Czajka – studentka studiów magisterskich na historii na Wydziale Filozoficzno-Historycznym Uniwersytetu Łódzkiego. Badaczka historii rekreacji ruchowej kobiet na przełomie XIX i XX wieku. Praca magisterska pod tytułem „*Anioły na rowerze, czy latające diablice?*” *Obraz pierwszych polskich cyklistek w świetle ówczesnej prasy przełomu XIX/XX wieku* powstaje pod okiem profesora Jarosława Kity z Katedry Historii Polski XIX wieku.