



Borut Batagelj

»ALI NAJ DAME KOLESARIJO?«

*Kolesarke in žensko telo na prehodu
iz 19. v 20. stoletje*

Ljubljana. Pisalo se je leto 1898. Poletje je zvabilo prebivalce mesta na ulice. Med njimi si predstavljajmo damo, ki vrti pedala po Dunajski cesti in v hitrem tempu prehiteva ljubljanske sprehalce. Meščani so bili kolesarjev in koles vajeni, saj je kolo že vstopilo skozi velika vrata njihovega vsakdanjika. Bolj redke ptice pa so seveda tedaj bile kolesarke. Provincialno mesto na Kranjskem je na dame na kolesih gledalo z mešanimi občutki, nekaterih sprehalcev to ni zmotilo v njihovih zatopljenih pogovorih ali razmišljanjih, spet druge je prizor vznemiril ali celo razburil, saj so v tem videli nepotrebno in nespodobno aktivnost.

Kolesarke tako na primer niso prav nič navduševale znanega literata Antona Aškerc, zapri-seženega pešca, mimo katerega je (t)istega dne »priletela« kolesarka, katere ime nam žal ni znano. Skoraj zagotovo je bila »leteča« dama Ljubljančanka, izobrazena ženska iz ene premožnejših družin. Kolesarka je bila celo njegova znanca, prav tista, s katero se je pred nekaj dnevi pogovarjal pod košatim kostanjem v Tivoliju. Pogovor je tedaj ob vseh mogočih aktualnostih nanesel tudi na ženske ter kolo in Aškerc je dami jasno razodel svoje videnje sodobnega »problema«. Bilo je povsem preprosto: njemu »ženska na biciklu – ne ugaja«. Toda žal ju je tedaj dohitel mrak in za

argumentiranje Aškerc ni imel več časa. Kolesarka mu je tedaj ob slovesu dejala, naj svoje stališče obrazloži v kakem feljtonu in Aškerc ji je to tudi obljubil, a kaj ko so istočasno njegove misli buri-le še katere druge »muze«. Na dano obljubo ga je tako spet opomnilo šele bežno poletno srečanje z isto kolesarko na Dunajski cesti, ko sta se le za nekaj trenutkov spet srečala. Tedaj pa je Aškerc za hip v njenem bežnem očesnem kontaktu zboldla njena vzvišena in prevzeta drža. »Čeprav ste jadrali mimo 's polno paro', sem čutil, da ste imeli še toliko časa, da ste me za trenutek pogledali z globokim pomilovanjem, ah, da, razumel sem tisti Vaš postranski pogled, češ: 'Ta starokopitnež pa res še zmerom peš hodi! Da si vendar ne more kupiti kolesa! Ah!'...«¹

Pravkar upokojeni 42-letni Aškerc, ki je tedaj začel z delom v ljubljanskem mestnem arhivu, je tako dobil nov navdih, da vzame v roko pero. V podlistku Slovenskega naroda, 6. avgusta 1898, je pod naslovom *Ali naj dame kolesarijo?* podal svoje moralno-estetske zadržke glede kolesark. Pod besedilo, ki ga je posvetil »čislani gospodični« kolesarki, se je podpisal zgovorno – Antikolesarjevič.

¹ Anton Aškerc, *Zbrano delo, Sedma knjiga, DZS, Ljubljana 1993 (dalje: Aškerc), str. 56.*

Antikolesarjevič

»... Torej: ali naj ženske kolesarijo ali ne? –

Bicikel je pravi znak in sad naše dobe, ki teži za tem, da skrajša čas in skrči prostor. Čas je baje zlato in na vozu dospeš prej na cilj, nego peš. Kar je železnica za množico, to je nekako dvokolo za posameznika. Bicikel je rodila torej čisto praktična potreba in ima v prvi vrsti praktičen pomen. Če se ga je polastil tudi šport, kaj zato? Saj se za šport, za kratek čas nekateri ljudje vozijo tudi po železnici, po tramvaju, po ladjah in čolnih; za kratek čas za šport se tudi konj zajaše itd.

Pa povrnila se k biciklu! Za vožnjo na biciklu treba moči, energije, treba spretnosti, okretnosti, treba nekaj telovadnega duha z ozirom na ravnovesje.

Moči, energije, telovadne okretnosti in poguma pa – pri kom iščemo teh svojstev v prvi vrsti? Pritrdili mi boste, gospodična, da pri moškem prej in z večjo pravico, nego pri ženski.

Pritrdili mi boste, da je priroda sama tako hotela, da je moški predstavitelj moči, telesne in duševne. Da me krivo ne razumete! Jaz ne trdim, da je ženska narava in ženski ideal baš slabost. O, tudi ženski treba, da je močna in je tudi močna – pa v svoji, ženski sferi. Njena moč se ne javlja toliko na zunaj, vsaj vobče ne. Ženska telesna moč je nekaj povsem drugega, nego moška. Od te prirode ženska vendarle ni ustvarjena za to, da bi s telesno močjo imponirala; žensko telo namreč reprezentira v prvi vrsti gracijo, lepoto, milino in prelest. To je prava ženska moč!

Toda Vi ugovarjate in pravite, da se ženska telesna moč takisto kaže pri vsakdanjem delu. Za živ dokaz mi navajate kmečke ženske, ki opravljajo včasih isto delo, kakor moški, n.pr. košnjo, mlačev, žetev... ter prenašajo razna težka bremena itd. Kažete mi na razne vrste delavk, ki si takisto služijo kruh s svojo fizično močjo.

Živa resnica, gospodična! In vendar me niste premagali, nego še pomagajte mi v mojih trditvah. Saj sem Vam rekel, da je bicikel praktičnega pomena in zato se jaz ne bi tako zgražal, če bi videl kmečko dekle, ki se pelja na svoje delo z biciklom, jaz ne bi preveč ugovarjal, če bi se kaka delavka peljala v fabriko na kolesu...

... Gosposka ženska je torej na kolesu živa karikatura svojega spola, prava ironija ženske gracije...

Drugič, pomislite, gospodična, kako malo se prilega kolesarjenju Vaša ženska – obleka! –

Kakor na konju, tako utegne biti tudi na kolesu moški še lep, utegne nam popolnoma ugajati v estetičnem oziru, ako sedi pravilno in se zna voziti, oziroma jahati. Ženska nepraktična, svobodno gibanje nog ovirajoča obleka pa že na konju ni več lepa. Ženska nam že na konju ne ugaja več, še manj pa na kolesu!

Ko Vam krilo takisto visi na obeh straneh kolesa in vihra v vetru, ko se Vam stresajo in trepečejo tisti široki rokavi – ali mislite, da je to estetično lepo? Ženska obleka je narejena tako, da dela pri hoji estetično ugodne gube, da kolikor toliko kaže – boljše rečeno – izdaje ali nam daje slutiti plastično lepoto telesnih oblik. Kako pa naj doseže ta estetični namen Vaša obleka, kadar se vozite na kolesu?!

Pri tem morate tudi v poštev jemati eventualne katastrofe! Če pade moški s kolesa – prava reč! Malce oblati, opraši in morebiti tudi pobije se – toda njegova obleka ostane pač v naravni legi na njegovem životu. Kaj pa, če pade dama s kolesa! Če pridejo njena krila v najfatalnejši nered, če se na cesti razgali večji del nog, nego bi se smelo zgoditi... ali se Vam ne zdi, ali ne čutite, da že Vaša obleka ni za kolo?

'No, bomo pa moško obleko nosile,' pravite.

Sedaj še nismo tako daleč. In mislim, da bi v marsikaterem oziru niti dobro ne bilo, če pade v obleki razlika med obema spoloma. Kontrast med moškim in žensko je tako velik, da že sam od sebe zahteva, da se ta razlika tudi na zunaj v obleki markira! Vsakemu svoje!...

In nazadnje, – da, to je tudi važno! O tej zadnji točki, o tem zadnjem momentu, ki govori zoper žensko kolesarjenje, oprostite mi, da ne govorim veliko!

Namesto dolgih besed, naj Vas samo vprašam: zakaj pa ženske, ali recimo lepše, dame na konju kadar jašejo, ne sede tako, kakor moški?

Vi molčite? Razumem Vašo majhno zadrego in zato hočem biti diskretno kratek. Vidite, gospodična, tista šega, ki velevala, da ima dama jezdec obe nogi na eni strani konja, ni morebiti kaka modna muha, nego ima svoj vzrok baš v globo-

kem fiziolozičnem in anatomskega kontrastu obeh spolov...

Dama pa, ki jaše svoje kolo na isti način kakor moški, karikira tudi v tem oziru svoj spol in ženska na biciklu tudi zaradi tega momenta ni več estetično lepa. Nekateri grede celo tako daleč, da pravijo, da si ženska na kolesu celo zdravju škodi in da žali – decentnost.

To bi bili moji pomisleki proti kolesarjenju žensk. Rešil sem s tem vprašanje, naj li ženske kolesarijo ali ne. Zaključek mojega izvajanja je, kakor vidite, čislana gospodična, negativen. Moda mi ne oponira. Moda se ne opira vselej na pamet, ne na estetiko, ne na higieno; včasih niti na moralo ne. Če nekoliko premišlujete o tem predmetu, se prepričate, da ravno 'moda' prav rada greši zoper vse štiri momente.

Ali se Vam ne dozdeva, da tudi kolesarjenje žensk greši nekoliko zoper te navedene momente?

Bodite uverjeni, da ste najlepša, kadar hodite peš, ko se neprisiljeno kaže Vaš klasično ustvarjeni stas. Saj je ženska hoja tudi nekaj specifično ženskega in estetično ugodnega.

To so moji nazori, ki jih pa nikomur, a Vam najmanj, ne vsiljujem. Mislim pa, da s temi nazori med moškimi in bržčas tudi med ženskami nisem osamljen.

Ako Vas pa veseli kolesarjenje, o le vozite se do mile volje, samo nikar si ne domišljuje, da s tem povzdiguje svojo ženskost, svojo lepoto in gracio!...

*Pozdravlja Vas vdani
Antikolesarjevič.²*

Pro et contra

Koliko misli in koliko izhodišč nam je serviral anonimni Antikolesarjevič! Zdi se, da Aškerc s svojim podpisom ni hotel tvegati, da bi se sam javno postavili na pranger kolesark. Kot Antikolesarjevič³ je tako hkrati zameglil tudi svoj osebni odnos do žensk, ki ga ne bi mogli označiti ravno kot območje njegove izpolnjene sreče. Toda njegovo življenjsko izkušnjo z nasprotnim spolom oziroma še bolj sodbe o psihološkem orisu njegove osebnosti raje na tem mestu prepuščam komu drugemu. Razloge za njegovo »izsiljeno naglašanje moškosti«, ⁴ kot ga je označila Marja Boršnik, bom iskal zgolj v družbenih in

zgodovinskih okoliščinah na prehodu v dvajseto stoletje. Še kako prav mi bosta ob vsem tem prišla tudi dva neposredna odgovora na Antikolesarjevičevo polemiko. Anonimna kolesarka mu ni ostala prav nič dolžna in je obžalovala, da je šele dva tedna zatem – ker ji lepi dnevi pač niso dali prijete za pero, medtem ko bi počivalo njeno kolo – pripravila odgovor. Pod psevdonimom, kakopak, *Kolesarica*, in z naslovom *Dame smejo kolesariti!*⁵. Dva dni zatem pa ji je s feljtonom *Kolesarice* pritegnil še Fran G-č. Aškerc je zatem utihnil, saj je bržčas kmalu spoznal nesmisel nadaljnje polemike.⁶

Današnjim ušesom zelo zanimiva časopisna polemika tako daje mojemu prispevku pripovedni okvir, znotraj katerega bom poskušal v razumljiv kontekst umestiti problemsko gledanje na paleto tematik, ki se navezujejo na žensko kolesarstvo v tedanji družbi kolesaric in antikolesarjevičev.

Kolo in njegova zaznamovanost v družbi

Ko se je kolo v Ljubljani prvič pojavilo v poznih šestdesetih letih 19. stoletja, je nosilo stigmo nemštva. Z njim naj bi se namreč kratkočasili bogatejši ljubljanski Nemci oziroma ustavoverci,⁷ ki so kolesarjenje doživljali bolj kot modno muho. Feljtonski zapis *Velociped Studien* v Triglavu leta 1869 razkriva zgolj znanstvenofantastične slutnje, kaj vse bi kolo kot nov in enostaven izum utegnil revolucionarnega prinesti. Med drugim v

² Aškerc, str. 57–60. Poleg omenjene prve objave v Slovenskem narodu, 6. 8. 1898 (Antikolesarjevič, Ali naj dame kolesarijo?), omenjam tu še okrajšano objavo v Jutru, 28. 5. 1938 (Anton Aškerc in naše prve kolesarke). Ta drugi, 40 let mlajši zapis je bil seveda objavljen že v čisto drugačni »ženski kolesarski klimi« in v značilni retoriki zgodovinskih obletnic, posmehljiv podton pa vendarle kaže na začetke – v smislu slavljenja napredka in slave kolesarstva. Članek ima podnaslov *K polstoletnemu razvoju našega (slovenskega, op. B. B.) kolesarskega sporta*.

³ Da je Antikolesarjevič Anton Aškerc, je Marja Boršnik zapisala (1936) na podlagi ustne izjave Frana Govekarja.

⁴ Marja Boršnik, Anton Aškerc, *Partizanska knjiga*, Ljubljana 1981, str. 130.

⁵ *Kolesarica, Dame smejo kolesariti!*, v: Slovenski narod, 20. 8. 1898 (dalje: *Kolesarica*).

⁶ Po »dobrovoljnem« mnenju Frana G-č. se je neznan pisec (Aškerc) v anonimnosti utegnil izogniti razžaljenim kolesarkam, da mu »oči izkljujejo« in ga ob prvi priliki povzijo. Fran G-č., *Kolesarice*, v: Slovenski narod, 22. 8. 1898, (dalje: Fran G-č.). Fran G-č. je k naslovu pred polemičnim besedilom dodal še pomenljivi hamletovski: »To be or not to be that is the question«.

⁷ Triglav, 27. 4. 1869.

svoji jasnovidnosti napoveduje tudi, kako bodo po promenadi vrtele pedala mestne dame.⁸ Očitno je bilo še prezgodaj za dame, kot je bila naša Kolesarica. Doba kolesa, ki se je čez četrto stoletja že začela neskromno razglašati za novo stopnjo civilizacije, še ni uspela dovolj krepko potrkati niti na moška vrata. Šele za zadnje desetletje 19. stoletja lahko pri nas trdimo, da je vstopilo v »znamenje dveh koles«.⁹ Kolo tedaj postane »iz zasramovane igranje nekaj snobovskih športnih ljubiteljev le v nekaj letih vozilo, ki je razvoj individualnega masovnega prometa uvedlo v kulturni in gospodarski faktor prve vrste«.¹⁰

Ženska si že iz praktičnih razlogov, da ne govorimo o družbenomoralnih nazorih, kolesa ni uspela prisvojiti. Prvotne številne izvedbe koles so prinašale preglavice tudi moškim, vsaj dokler ni na pragu devetdesetih let tudi pri nas zavladalo t. i. nizko, »safety« kolo. Z gotovostjo lahko rečemo, da so tehnične izboljšave kolesa, ki so prinesle na eni strani udobje, na drugi pa varnost, pripeljale do kolesarskega razcveta »fin de siècle«.

Sodobni viri povzemajo, da se je šele z uvedbo nizkega kolesa (*Niederrad*) vzbudilo v ženski veselje vrteti pedala.¹¹ Pogum, kakršnega je ženska potrebovala za visoki velociped, na industrijsko oblikovanem, okretnem in njenemu spolu adaptiranem kolesu z učinkovitimi zavorami in zračnicami, ni bil več potreben. Veliko mero poguma so morale kolesarke, kot je bila naša Kolesarica – »Dobro vem, da nekaterniki mafejo z glavami, videči me na kolesu, češ: 'Glej jo, glej! Ta tudi! – treba ji je!'«¹² –, hraniti le še za opazke antikolessarjevičev.

Kolo in ženska emancipacija

Zgodovina športa oziroma telesne kulture ostaja pri nas neupravičeno zunaj študij splov.¹³ Vloga športa v procesu ženske emancipacije tako ostaja na polju zgodovinopisja precej zamagljena. V procesu ženskega emancipiranja se vsekakor kaže ta vloga kot aktivna. Še bolj pa kot poučna. Redko katero področje družbenih sprememb nas namreč lahko pouči o gibanju ženske emancipacije bolje kot spoznanje nujnega zavedanja njenega telesa in posledično oprijemanje različnih možnosti gibanja. Nove telesne oziroma športne prakse naj bi ženski tako prinesle novo »kreativno samopotrjevanje«.¹⁴ Poudariti pa gre – še posebej v zgodovinopisju, ki je le del področja ženskih študij –, da se omenjene posledice

v procesu emancipacije nikoli niso razvijale neodvisno od tedaj veljavnih družbenih norm, vrednostnih vzorcev, predstav in idealov, ki so oblikovali realni družbeni položaj ženske.

Zdi se, da še ni prišel čas, da bi podajali enopomensko oceno o vlogi športa v procesu ženske emancipacije, saj bi bilo za tako oceno potrebno poglobljeno poznavanje pisane pahljače področij, kjer so se ženske športno oziroma telesno udejstvovala. Kolesarstvo je le eno polje; kaže se v sebi značilnih nastavkih in posledicah, ki so sooblikovali tako žensko kot tudi športno zgodovino. Bržkone je glavna značilnost obojega prav v njegovi časovni vzporednosti, saj začetki zgodovine modernih športov sovpadajo z začetki preoblikovanja tradicionalne ženske vloge v meščanski družbi.

Daljnosežne posledice ženskega kolesarjenja so se napovedovale že v omenjeni dvojni fazi začetkov. Susan B. Anthony je tako leta 1900 izjavila, da ni nič bolj pomagalo ženskam pri emancipaciji kot kolo, ki jim je prineslo občutek svobode in samostojnosti.¹⁵ Čisto podobno je razglašala tudi Louise Max v vsenemškem ženskem kolesarskem listu *Die Radlerin* dve leti prej: »Razvoj kolesarskega športa ima veliko večji pomen za ženski svet kot pa za moški.«¹⁶

Oba citata poudarjata, da je šlo izključno za posledice vrtenja pedal »šibkega spola«. Poudaril

⁸ Triglav, 20. 4. 1869.

⁹ Laibacher Zeitung, 26. 8. 1896.

¹⁰ Roman Sandgruber, *Ökonomie und Politik: Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Ueberreuter, Wien 1995, str. 279.

¹¹ Moriz Band, *Handbuch des Radfahr-Sport: Technik und Praxis des Fahrrades und des Radfahrens*, A. Hartleben's Verlag, Wien-Pest-Leipzig 1895 (dalje: Band), str. 303.

¹² Kolesarica.

¹³ Vzroki za to so gotovo v odsotnosti tradicije obravnav športne zgodovine na Slovenskem, kot tudi v razdrobljenih in zastrtih virih. Posledica tega je pomanjkljiva literatura, ki bi, če bi kdaj zašla v obravnavo ženskih študij, najbrž brez obotavljanja dobila oznako »moška zgodovina«. Omembe vredno je zgodovino slovenskega kolesarstva obdelal le Drago Stepišnik. Glej: Drago Stepišnik, *Sedemdeset let slovenskega kolesarskega športa: 1887–1957*, Kolesarska zveza Slovenije, Ljubljana 1957; isti, *Kolesarstvo na Slovenskem: Ob devetdesetletnici, Kolesarska zveza Slovenije*, Ljubljana 1979.

¹⁴ Liselott Diem, *Frau und Sport: Ein Beitrag zur Frauenbewegung*, Herder, Freiburg 1980, str. 11.

¹⁵ Gudrun Maierhof, Katinka Schröder, *Ma dove vai bellezza in bicicletta? La Tartaruga edizioni*, Milano 1993 (dalje: Maierhof, Schröder), str. 131.

¹⁶ Louise Max, *Damen-Radfahrsport als Reformator*, v: *Die Radlerin*, 1898, str. 563.

bi torej – tako nakazujejo tudi drugi viri –, da se kolesarke niso pojavile iz vzgiba po emancipaciji, ampak da je vsesplošna popularnost kolesa samega praktično žensko posedla na kolo.

Da pa se od naše osrednje polemične zgodbe ne oddaljimo preveč, vzemimo v obzir za nadaljnje teoretske nastavke še kakšen odlomek »ranjene« Kolesarice, ki se ob očitkih »nespodobnosti« kolesarjenja mestnih dam brani tudi z naslednjimi zgledi: *»In glejte: Prav na dvorih se kolesarijo vse dame in vsi gospodje! Ako ni kolo nezdravo za ta predragocena bitja, ako ni kolo 'nemoralno' za te nervozno pazljive ljudi, dovolite potem, dragi gosp. A., da si špogamo kolo tudi me slovenske plebejke ter se pridružimo s tem milijonom angleških, francoskih, italijanskih, ruskih, nemških in drugih kolesaric! Liberté! Egalité!«*

Dvoje lahko izluščimo iz tega. Prvič, razberemo lahko, da tudi na področju kolesarjenja velja primer razmerja družbenih praks med višjimi in nižjimi družbenimi sloji,¹⁷ in drugič, v kontekstu ženske emancipacije lahko prepoznamo miseln preskok uravnavanja krilatic iz politične sfere na območje spola. Svoboda in enakost, kot gesli francoske revolucije, sta leta 1898 že usmerjeni v veliko bolj kompleksno razumevanje.

Anahronizem dveh gesel se v bistvu že bori proti normam, ki jih je idejno vzpostavil, saj so prav daljnosežne družbene spremembe, izhajajoče iz »razsvetljenih« idej, z meščansko in industrijsko revolucijo spremenile politične, ekonomske in socialne razmere, v okviru katerih se je v meščanskem svetu preoblikovala vloga spolov. Teorija po spolu ločenih dolžnosti, ki se je ukoreninila v vsakdanjem življenju, je odredila svet na dva dela. Še najbolj je to odražal razpon med moževo poklicno sfero in ženinim družinskim življenjem, ki ni določal le funkcionalnih zadolžitvev, ampak tudi (ne)sposobnost in karakter spola. S postopnim krhanjem mej med moškim (aktivnim) javnim in ženskim (pasivnim) zasebnim svetom, ki ga je sprožilo na eni strani narodno gibanje, na drugi pa poklicno zaposlovanje žensk, je svet postajal vse manj tog.¹⁸ Nekaterim je takšen proces zamajal njihove uokvirjene predstave.

Takšen je bil tudi Aškerc-Antikolesarjevič, ki je veljal kot Aškerc-literat celo za naklonjenega ženskemu besednemu ustvarjanju, a so mu očitno ob besedi emancipacija šli lasje pokonci. Fran

G-č. ga je označil takole: *»Vsekakor pa je filister, velik konzervativec in starokopitnež, kateremu dela napredek in svoboda sive lase!«*¹⁹ Vznese na Kolesarica pa je z njegovim strahom pred emancipacijo takole vehementno obračunala: *»Dalje ste nam zalučali v obraz strašno, moškim največje skrbi povzročujočo besedo 'emancipacija'. Moj Bog! S tem me ne pobijete. Moškim Vašega obzorja je emancipirana že vsaka ženska, ki nima šivanke ali kuhalnice v roki! Emancipirana je že vsaka učiteljica, ekspeditorica, uradnica, emancipirana je – po Vašem – seveda tudi vsaka dama, ki ne hodi peš ob roki svoje matere ali svojega gospoda soproga... Da pa je emancipacija ženstva bistveno vse kaj družega, o tem mi menda koncem XIX. veka ni treba izgubljati besed. Pisalo se je dovolj o tem. Ako niste imeli časa, da bi se glede tega vprašanja povzpeli vsaj nad nivo malomestnega konservativnega filistra, Vas le prav prijateljsko obžalujem! Pa brez zamere!«*²⁰

Strah pred emancipacijo se je tedaj očitno že povezoval tudi z žensko telesno aktivnostjo, saj sicer pisec Žitomirov v *Slovenki* ne bi opozarjal, da telovadba vseeno ni *»iznajdba najnovejšega časa, posledica ženske emancipacije«*,²¹ kot bi kdo lahko pomotoma mislil. Vsakršnih moških težav z ženskami seveda ni šlo povezovati z emancipacijo, saj je končno že Ksantipa delala Sokratu preglavice, ko še ni bilo nobene emancipacije. Aškercov kolesarski izpad je Fran G-č. tako povezal tudi z osebnim občutkom nemoči, nevoščljivosti in celo z domnevno zagledanostjo v Kolesarico, saj naj bi bil Antikolesarjevič *»okornež, ki sploh na kolo ne more, ali zaljubljeni črvček, ki si ne more omisliti kolesa in se mu zato sline cedijo, ko more gledati, kako njegov 'zaklad' okolo frči in se z drugimi zabava, sam pa mora ostati doma ali k večjemu par kilometrov hoditi za njo«*.²²

¹⁷ Žensko kolesarjenje kot statusni simbol meščanskega sveta bi bil takšen primer tudi v kasnejšem obdobju, ko so se kolesarjenja začele oprijemati delavke in kmetice, saj tedaj za meščanske dame kolo ni bilo več aktualno. K temu: Maierhof, Schröder, str. 100–103.

¹⁸ Gertrud Pfister, *Die Anfänge des Frauenturnens und Frauensports in Österreich, v: Turnen und Sport in der Geschichte Österreichs*, ÖBV Pädagogischer Verlag, Wien 1998, (dalje: Pfister), str. 86–104. Splošno o vlogi ženske: Andrej Studen, *Ženska naj se drži kuhalnice, v: Historični seminar 4*, ZRC SAZU, Ljubljana 1994, str. 149–162.

¹⁹ Fran G-č.

²⁰ Kolesarica.

²¹ Žitomirov, *Ženska telovadba, v: Slovenka 4/1900, 5*, str. 101–102.

²² Fran G-č.

1. Ženska in njeno telo

Zdravje. »Jaz vsaj in moje znanke smo zdravejše odkar kolesarimo.«

Glavni argument, da so se ženske začele ukvarjati s kolesarjenjem, je bila njegova popularnost. Popularnost se je v glavnem navezovala na praktičnost, znotraj katere se je vedno pogosteje poudarjal pozitiven zdravstveni učinek. Toda ne prav od začetkov kolesarjenja. Mnenja o vplivu kolesarjenja na zdravje so bila deljena in sprva so z negativnimi učinki kolesarjenja strašili tudi moške, kaj šele ženske.

Neki dr. Heerman je leta 1898 opozarjal na napako, češ da se kolesari z odprtimi usti, s tem pa povzročajo okvare dihalnih poti in pljuč, do katerih naj bi prihajalo z vdihavanjem premrzlega ali onesnaženega zraka. Posebej nevaren naj bi bil tudi sveži zrak, zato je prepovedoval kolesariti v gorskem zraku.²³ Predsodki so vseeno padali; morda so se ti na terenu izkazali kot nesmiselni – veliko bolj kot nova spoznanja medicinske stroke – prav po zaslugi izkušenj kolesarjev samih, še bolj pa kolesarjev-zdravnikov, ki so osebnostno občutili pozitivne učinke kolesarjenja.

Nasvet, naj se kolesarke glede učinkov na njihovo zdravje – če nočejo postati »rod sterilnih žena« – posvetujejo z zdravnikom, ki je sam kolesar, že meri v to smer. Kajti, najsi je bil zdravnik še tako pameten in razgledan, ni bil v stanju, da bi razlagal posledice kolesarjenja, če se z njim sam aktivno ni ukvarjal.²⁴

Glasovi, da je kolesarjenje zdravju koristno, so bili vse prodornejši. V časopisju vse pogosteje naletimo nanje. Sprva, tako kot piše Paolo Montegazza v feljtonu *Laibacher Zeitung*, je kolo kot zdravstveno sredstvo primerno le za moške. Ženska, ki je sicer fiziološko bolj »zamaščena«, po njegovem mnenju potrebuje manj gibanja kot moški. V svoji »zajetnosti« naj bi ženska ostajala bolj zdrava in tudi storilna, tako v smislu vsakdanjih opravil kot tudi plodnosti. Ženski Montegazza priporoča gibanje in gimnastiko po »higienskih« predpisih, vodi pa naj jo po nasvetu zdravnika. Bralke in bralce opozarja, da se gre pri ženskah ravnati od primera do primera, in to po prilagojenem programu. Za kolesarjenje pravi, da je zdravo, ker gre za gibanje po zraku.²⁵

Podobno so bili v različnih zdravstveno-kolesarskih (športnih) zapisih pri nas poučeni tudi

v naslednjih letih.²⁶ Večinoma so zapisi prihajali direktno ali pa so bili še pogosteje laično povzeti kot poročila iz zdravniških krogov.²⁷ Povzemale so jih tudi ženske, kot npr. Marica Strnad Cizerlj, ki je v tržaški *Slovenki*²⁸ kmalu postala »femme pour tout faire«,²⁹ saj je pisala o celi vrsti tematik. Tako ji ni ušlo niti kolesarstvo. Marica je v letu 1897 zapisala, da je vse manj sovražnikov kolesarstva. »Zdravniki priporočajo torej vsak šport, poleg tega pa seveda previdnost in vztrajnost, kajti le na tak način krepe se mišice in živci, pospešuje se krvotok in pretvarjanje redilnih snovi... Na tisoče zdravnikov osrčuje nas za kolo, proslavlja je kot imenitno izumitev za povzdigo močij pešajočega človeštva. Vožnja po kolesu ne krepi samo mišic na nogah in rokah, ampak utruje tudi pljuča in spodnje telo.«³⁰ Marica pa je posredovala tudi pisanje nekega ameriškega lista o kolesarstvu s posebnim ozirom na žensko. Neka medicinska fakulteta naj bi se namreč prepričala, da je kolo eno glavnih sredstev za »povzdigo in utrditev ženskega zdravja«. Kolo priporoča tudi zoper debelost.³¹ Obenem pa še dodaja, da tudi domači zdravniki nikoli ne odsvetujejo ženskam kolesa, še več, slabotnim naj bi ga še celo priporočali. Zanimivo je, da je Marica izpostavljala prav zdravstveni efekt ženskega kolesarjenja, kar je po njenem bilo najboljše priporočilo tej »imenitnej iznajdbi«.³²

Kolesarica Aškercu na očitke, da si na kolesu zdravju škodi, odgovarja: »Da bi nam kolesarjenje absolutno škodilo na zdravju, dvomim. Saj tudi kajenje in drugo škoduje, ako ne pozna-

²³ Maierhof, Schröder, str. 39.

²⁴ Prav tam, str. 44.

²⁵ Paolo Montegazza, *Das Velociped als Gesundheitsmittel*, v: *Laibacher Zeitung*, 8. 6. 1891.

²⁶ Martin Siegfried, *Das Radfahren als Heilgymnastik*, v: *Laibacher Zeitung*, 26. 7. 1897; *Sport und Gesundheit*, v: *Laibacher Zeitung*, 23. 8. 1913; *Von hygienische Bedeutung des Radfahrens*, v: *Laibacher Zeitung*, 1. 8. 1893.

²⁷ Glej npr. povzetek s kongresa o negi zdravja v Angliji, kjer se je »higienik« in športnik dr. Turner zelo zavzel, da dame kolesarijo. *Laibacher Zeitung*, 23. 9. 1896.

²⁸ K temu: Prva urednica Slovenke Marica Nadlišek Bartol je bila tudi kolesarka. Glej: Igor Zemljič, *Marica Nadlišek Bartol*, v: *Splošno žensko društvo: 1901–1945*, Arhiv Republike Slovenije, Ljubljana 2003, str. 280.

²⁹ Tako jo je označila Minka Govekar. Glej: Minka Govekar, *Marica II. Strnadova - Cizerljeva*, v: *Slovenska žena*, *Splošno žensko društvo*, Ljubljana 1926, str. 114.

³⁰ *Marica II*, *Kolesarstvo in zdravje*, v: *Slovenka*, 1/1897, št. 21 (dalje: *Marica II*), str. 11.

³¹ V povezavi s kolesarjenjem in zdravljenjem debelosti glej zabavni *Listek*, ko zdravnik predpiše kolo upokojenemu peku, »debelemu« Tomažu. Glej: V. K., *Kolesar*, v: *Slovenec* 35/1905, št. 110, str. 1–2.

³² *Marica II*, str. 11.

*mo mere, dočim zmernost povesod koristi. Jaz in moje znanke smo zdravejše odkar kolesarimo. – Sicer pa vse ni nikdar za vsakega!*³³

Da vse ni nikdar za vsakogar, je vedel tudi Aškerc, ki je ob besedi zdravje ciljal bolj na zdravje v povezavi z ženskimi spolnimi organi. Aškerc ob tem ni čisto nič izstopal od tedaj obče splošno sprejetega mnenja, da si ženska s pretiranim(!) naporom na kolesu utegne škoditi. Marica Strnad v že omenjenem zapisu *Kolesarstvo in zdravje* med drugim priporoča ta šport, ki je za zdravje koristen – toda, dodaja, le če se ne pretirava.³⁴

Enakega stališča glede kolesarjenja žensk se drži tudi Jože Valenčič v svojem bontonu iz leta 1899. Vsako pretiravanje po njegovem škodi »posebno ženskam«, za razliko od moških – tudi zdravim. »Zlasti ženska naj bi nikdar ne dirkala ter ne delala daljših izletov, ker izkušnja uči, da so taki izleti njenemu zdravju usodni in celo smrtonosni.«³⁵

Kolesarka-mati

Da je kolesarjenje dobro, vendar ženska z njim ne sme pretiravati, je zapisala tudi Kolesarica, ki je menila, da sme kolesariti le zdrava ženska, o zmernosti pa dodaja še tole: »Iz Aten v Pariz³⁶ se sicer ne bi mogla nikdar nobena peljati, toda iz Ljubljane v Št. Vid, v Kranj, v Postojno – to pa zmaga vsaka.«³⁷

Pridiganje o zmernosti pri ženski telesni aktivnosti je izhajalo iz dejstva, da je bila kolesarka hkrati tista, od katere je družba pričakovala, da izpolnjuje svoje materinsko poslanstvo. Ženska je namreč bila v času naših polemičnih kolesarskih dvomov zaznamovana v prvi vrsti z vlogo matere. Ženska naj torej s kolesarjenjem ne bi postavljala na kocko zgolj svojega lastnega zdravja, ampak tudi zdravje prihodnjih generacij.

Tolmačenje, da se ob kolesarjenju s pritiskom na medenični del večja ogroženost ženskih rodilnih organov, je strašilo ženske in spodbujalo moške dvome.³⁸ Razumljivo, da je bilo posebej odsvetovano vrtenje pedal v času menstruacije. Po drugi strani pa so se že našli propagatorji gesla, da je celo v nosečnosti kolesarjenje priporočljivo.³⁹ A to je bil resnično skrajni primer. Stališče se je ustalilo nekje vmes. Zdrave otroke rojeva le zdrava ženska, za zdravje pa naj ta skrbi z rednim gibanjem oziroma telovadbo. Misel na žensko te-

lovadbo je bila pogojena z mislijo na izboljšanje njenega zdravstvenega stanja, da se zagotovita njena plodnost in rodnost otrok.⁴⁰

Tudi ženske same so se videle v vlogi matere. Neka Danica⁴¹ je v *Slovenki* v članku o telesnih vajah jasno zapisala: »Kaj nam hoče slabotna, boleha mati? Moremo li pričakovati od nje krepkih zdravih sinov in hčera? Ali pa bode mogla izpolnjevati svoje dolžnosti napram svojim otrokom?«⁴² Telesne vaje niso nikakršen moški privilegij, je trdila Danica, in na drugem mestu zapisala še, da ženska prav tako potrebuje zdravja in moči bodisi v svojem poklicu bodisi v svojem naravnem poklicu, ki je za žensko soproga in mati. »Kolikokrat je odvisna celo zakonska sreča od ženinovega zdravja. Egoistični možki spol je uže tak, da ljubi bolj zdravo, veselo ženo, nego pa klaverno, boleha bitje, poleg kojega se le dolgočasi. Kaj čuda torej, če si išče kratkočasje zunaj hiše, med tem ko bolna žena doma tuguje ter solze pretaka.«⁴³ Za ženo je bilo torej priporočljivo, da je vsaj malo skrbela za dobro kondicijo. Fran G-č. se proti Antikolesarjeviču oprijema tudi tega argumenta v prid ženskemu (zmernemu) kolesarjenju: »Zdravi, krepki stariši – zdravi, krepki otroci!«⁴⁴

³³ Kolesarica.

³⁴ Prav tam.

³⁵ Jože Valenčič, *Vzgoja in omika ali izvir sreče*, Ljubljana 1899 (dalje: Valenčič), str. 240.

³⁶ Kot zanimivost temu ob rob omenjam neko Američanko Annie Londonberry, ki se je v letu 1894 odpravila s kolesom okrog sveta. Glej: Dragoslav Andrić, Branko Gavrić, *Das Fahrrad: Vom Hochrad zum Mountain-Bike*, Parkland, Stuttgart 1991 (dalje: Andrić, Gavrić), str. 179.

³⁷ Kolesarica.

³⁸ V tej povezavi so zanimive primerjave s tipično ženskim opravilom – šivanjem oziroma vrtenjem pedal šivalnih strojev, kjer podobna dejavnost na to misel ni nikogar privedla. Nasprotno, če si ženska želi pretegniti noge, to lahko lažje in bolj koristno naredi z vrtenjem pedal na šivalnem stroju (Maierhof, Schröder, str. 45). V zvezi s šivanjem se pojavlja še ena ironija. V Ljubljani pa tudi drugod so isti trgovci skoraj vedno prodajali in reklamirali tako šivalne stroje, ki so žensko »lepili« na dom, kot tudi kolesa, ki so žensko od doma »odlepila«.

³⁹ Maierhof, Schröder, str. 52.

⁴⁰ Maria Susanne Spachinger, Sylvia Titze, *Sport und Emancipation*, v: *Sport, Sinn & Wahn*, Kulturabteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Graz 1991, str. 77.

⁴¹ Danica je Elvira Dolinar. Glej: Minka Govekar, *Naše žensko časnikarstvo*, v: *Slovenska žena*, Splošno žensko društvo, Ljubljana 1926, str. 204.

⁴² Danica, *Telesne vaje*, v: *Slovenka*, 3/1899, 5 (dalje: Danica), str. 98–99.

⁴³ Prav tam.

⁴⁴ Fran G-č.

»Komodno sedenje« in onaniranje

Omenil sem že trditve o kvarnem učinku kolesarjenja, ki naj bi bili v povezavi z ženskimi spolnimi organi oziroma sedenjem na kolesu. Le dober mesec pred polemiko se je lahko v *Laibacher Zeitungu* bralo o vplivu kolesarjenja na oba spola. Na podlagi vrste kliničnih opazovanj in eksperimentalnih poskusov je profesor Theilhaber v Münchnu ugotovil, da je v higieničnem oziru vpliv pri kolesarjenju enak na oba spola – toda, za kolesarke med drugim ugotavlja, da je potrebno nastaviti sedež tako, da se kolesarka v najnižjem položaju še dotika pedala s peto.⁴⁵ Posebna nastavitvev sedeža očitno nakazuje eno od razlik med moškim in ženskim kolesarjenjem.

Aškerc tem navedbam ni posvečal veliko pozornosti. Ženska – po njegovem – na kolo sploh ne bi smela sesti, saj tudi tradicionalni ženski način jezdenja konja⁴⁶ ni nikakršna »modna muha, nego ima svoj vzrok baš v globokem fiziološkem in anatomske kontrastu obeh spolov«.⁴⁷

Tudi kolesarkam naklonjenemu Franu G-č. ni prav nič ustrezala dama na konju. Še več, prav grda se mu je zdela. Toda ženska na kolesu je zanj bila vse kaj drugega od tiste na konju. Kakšna razlika neki? »*Ali dragec! Primerjaj vendar hrbet živega konja s hrbtom železnega konja! Kolik razloček glede širine in glede komodnosti!*«⁴⁸

Sedenje žensk na kolesarskem sedežu pa je vzbujalo še kaj več kot zgolj trditve o negativnem vplivu na funkcijo spolnih organov. Kolesarjenje so nekateri povezovali kar z »umazano pregreho«, to je z ženskim spolnim samozadovoljevanjem. Vzrok vznemirjenosti med zdravniki je povzročal sedež, o katerem nekateri niso dvomili, da nudi pogosto priložnost prakticiranja onaniranja, in to, ne da bi kdo to opazil ali zaznal. Četudi bi izločili vse tiste primere, kjer je bil prednji konec sedeža namenoma(!) navzgor ukrivljen, naj bi že sama pozicija sedenja žensko silila v vznemirjenost. Sedenje z razširjenimi stegni naj bi po mnenju nekaterih že samo zase nudilo zadovoljiv stimulans, ki bi podpiral to nagnjenje. V napačni poziciji telesa pri kolesarjenju – nagnjeno je naprej – naj bi imel posledični pritisk na klitoris v vsakem primeru zaznaven stimulativni efekt. Poleg tega pa naj bi naporno poganjanje pedal kolesarko še bolj razvnelo, povečal naj bi se dotok krvi v območje spolnih organov, preostanek pa bi pridala še sveža zračna sapica.

Pri nekaterih ženskah naj bi bojda tako vznemirjenje dosegalo »nezaslišano raven«.⁴⁹

Takšna stališča so bila – ženskemu kolesarstvu v prid – bolj redka. Da bi ženska sprostila pohoto s kolesarjenjem ter uživala na sedežu v vibracijah cest, ki tedaj (resnici na ljubo) niso bile gladko asfaltirane, temu mnogi zdravniki niso verjeli. Neki ginekolog je med svojimi zaupanja vrednimi pacientkami celo napravil raziskavo. Priznale so mu, da še nobena med njimi ni doživela takšnih spodbujajočih občutij. Spet drugi zdravnik pa je trdil, da četudi je telo nagnjeno naprej, to ne more povzročiti onaniranja, saj naj bi po njegovem mnenju bile kolesarke med vožnjo tako zelo pozorne na cesto, da se ne bi mogle osredotočiti na svoje druge fizične reakcije.⁵⁰

Okoli leta 1890 so začeli proizvajalci ponujati modele sedežev, ki so bili v moški in ženski variaciji.⁵¹ Kaže, da je dvojni izvedbi sedežev še najbolj botrovala fiziološka razlika v okostju medenice. Ženski sedeži so postali tako širši, pogosto sporen »nos« sedeža pa je v več ženskih različicah vidno krajši. Zdi se, da je bil prav spolnim organom prilagojen tudi kanalček, ki je tekel po sredi sedeža. Kar nekaj modelov reklamiranih sedežev s konca 19. stoletja ga nakazuje.

Tudi o problemu sedenja naša Kolesarica ne molči in prizna, da resnično ni modna muha, da jezdijo dame na ženski način, da »*pa tudi ni modna muha, da imamo dame prav zato – damsko kolo!*« Skratka, biološkega razloga, da bi se odpovedale svojemu »Meteoru«, Kolesarica in njene kolegice niso videle.

Kolo za »utrjene živce«

Kolesarkam je bila vožnja s kolesom preprosto všeč. V njej so se sproščale in uživale, zato je po-

⁴⁵ *Laibacher Zeitung*, 24. 6. 1898.

⁴⁶ Temu ob rob tale zanimivost: Navkljub temu, da »ženski« način sedenja že zaradi varnosti ni bil primeren, se je v posameznih primerih še več kot pol stoletja kasneje tudi npr. na vespah sedelo na takšen način – to pa se je, tako kaže, še vedno dalo opravičevati v skladu z »Antikolesarjevičevim miselnostjo«. Leta 1952 je bila v tako v Hannoveru na vzorčni pravdi neka mlada ženska oproščena, ker je na sopotnikovem sedežu na vespi sedela po »žensko«. Glej: Kurt Bauer (Hg.), *Faszination des Fahrens. Unterwegs mit Fahrrad, Motorrad und Automobil*, Böhlau, Wien-Köln-Weimar 2003, str. 228–229.

⁴⁷ Aškerc, str. 59.

⁴⁸ Fran G-č.

⁴⁹ Maierhof, Schröder, str. 47.

⁵⁰ Prav tam, str. 49.

zitivno vplivala tudi na njihovo počutje. V dobi, ki je bila hkrati prepojena z nervozo, je kolo učinkovalo tudi terapevtsko. Tako kot na stanje telesa je kolesarjenje pozitivno vplivalo tudi na stanje duha.

S kolesarjenjem je ženska, tako pravi Danica, utrdila in ojačala žensko šibko naravo.⁵² Stališče nekega Dr. Warmwicklerja, ki je v skladu s svojo 50-letno zdravniško izkušnjo še leta 1896 trdil, da bo kolesarska manija, ki je zgrabila ženske, vsekakor pripeljala do masovnega samomora,⁵³ ni naletelo na odmev. Podobno je neki drugi zdravnik primerjal kolesarjenje z učinki, kot jih povzroča nič drugega kot – hašiš. Kolesar naj bi tvegati pasti v posebno psihično stanje, ko naj bi se mu zaradi enoličnega vrtenja pedal ustvaril pritisk na nekatere dele možganov. To naj bi privedlo do avtomatične reakcije, pri kateri fizično občutje kolesarjenja ne bi bilo več zaznavno z vso jasnostjo razuma, ki bi se otopil podobno kot pod anestezijo.⁵⁴ Po drugi strani pa se je kolesarjenje istočasno že uporabljalo kot terapevtsko sredstvo, saj so nekateri predlagali, da naj ga zdravniki predpisujejo tudi kot sredstvo zoper tedaj razglashene tipične ženske bolezni. Ženska naj bi s kolesom zdravila histerijo in nevrastenijo. Tudi v povezavi z »žensko« muhavostjo ali pa primeri, ko je ženska zapadla v hipohondrijo,⁵⁵ naj bi kolo reševalo problem in odpravljalo ženski otožen pogled.

Po mnenju Frana G-č. je nervoza očiten problem meščanskih dam, zato je kolo še toliko bolj primerno zanje. Z Aškercem se razhajata prav v praktični vrednosti kolesa za ženski spol, saj je slednjemu bolj dišala na kolesu kmetica ali delavka, Fran G-č. pa je očitno prav zaradi nervoze meščanskih dam postal kolesarjenju žensk naklonjen. *»Mogoče, da je mislil tudi radi tega, ker imajo kmetice in delavke bolj utrjene živce in so gibanja bolj vajene, kar pa je pri meščankah nasprotno. Ali, dragi amice! Prav to hočejo meščanke tudi doseči in sedaj jim je ta prilika dana prav s kolesarjenjem!«*⁵⁶

2. Žensko telo – zunanji videz

Zdravo telo je lepo telo

Zdravje pa je povezano tudi z lepoto. Geslu »vse na kolo za zdravo telo«, gre dodati tudi lepo žensko zunanost, urejenost, videz. Omenil sem že kolesarjenje oziroma telesne vaje, ki so dobre za ženino zdravje in zdravje njenih potomcev,

nič pa še ni bilo napisano o vplivu telesnih vaj oziroma kolesarjenja na zunanji videz ženske.

Predstava, da je le zdravo telo tudi lepo, v »včerajšnjem svetu« še ni bila samoumevno sprejeta. Že omenjena Danica v *Slovenki* piše o razširjenem mnenju, da pridobijo ženske pri telovadbi nelepe, oglate oblike.⁵⁷ Mnogi so tudi menili, da ženska na kolesu že med samim kolesarjenjem dobi videz, ki je marsikomu odvraten. Zoprno je bilo antikolesarjevičem, ko so videli na kolesu žensko, ki je bila zasopla, sopihajoča, vijolična v obraz, po možnosti pa jo je oblival še nič prikupen pot ali pa je od prašne ceste dobila še rdeče oči. Takšni estetski zadržki so bili vse kaj drugega kot gracija, lepota, milina in prelest.

Kolesarjenje naj bi žensko oropalo samoumevnih, osnovnih estetskih principov. Še več, z držanjem balance ob naprej upognjenem telesu je bila provokativna, s pogostim kolesarjenjem pa je utegnila izpolniti še en »estetski zadržek«⁵⁸ – izgubiti njej primerno težo, shujšati, odpraviti prikupne obline in od antikolesarjevičev tako opevane mehke linije.

Primeri iz telovadbe so enaki, saj ne kažejo le na »zdravstveno« nevarne vaje (npr. skoki, razkrcenje nog), ampak izkazujejo tudi strah pred »deformacijami« telesa, kakršna sta bila npr. širši vrat in roke. Telovadba je konzervativnim krogom predstavljala psihološko in fiziološko »pomoškenost«. Vaje za deklice – krepitev telesnih sposobnosti odraslih žensk (mater) sprva niti ni bila tema – se niso izvajale na orodju, ampak so bile proste in redovne. Najprimernejše so bile igrive vaje in plesi v krogu, ki so izžarevali ljubkost in žensko milino.

⁵¹ Stephanie Rothmund, *Recycling of Saddles, v: Cycle History; vol. 12: Proceedings of the 12th International Cycling History Conference, San Remo-Pigna, Cycle Publishing – Van der Plas Publications, San Francisco 2001, str. 121. K dvojnimi izvedbam sedežev ob robu še tole. Sedeži, ki so bili izdelani posebej za ženske, se danes celo ponujajo tudi kot moški modeli, saj danes drži, da imajo zaradi sedeža prej težave moški kot ženske.*

⁵² Danica, str. 99.

⁵³ Maierhof, Schröder, str. 39.

⁵⁴ Prav tam, str. 41.

⁵⁵ Prav tam, str. 54.

⁵⁶ Fran G-č.

⁵⁷ Danica, str. 98.

⁵⁸ Hilde Harrer, *Grazer Radfahrvereine 1882–1900: Ein Beitrag zur Geschichte des steirischen Radfahrwesens, Historische Landeskommission für Steiermark, Graz 1998 (dalje: Harrer), str. 112.*

Telo odrasle ženske je ostalo tabuizirano vse do družbenih sprememb ob prehodu iz 19. v 20. stoletje, ko se je s socialnimi in ekonomskimi spremembami spremenila tudi podoba ženske.⁵⁹ Potem ni bilo nikoli več tako, kot je bilo prej.

Estetska merila ženskega telesa so se postopoma spreminjala in ženske so vse pogostejše spodbujali k telesnim aktivnostim. Izgovorov, da zanje ne najdejo časa, po mnenju Danice, niso imele: *»Nekaj manj tistih imenitnih posetov, nekaj krajših razgovorov s sosedo in časa je dovolj.«*⁶⁰ Celo prej manj zaželene mišice naj bi kazale na lep videz, saj *»pomnoži se mišičevje, ki kroži oblike. Kaka razlika mej polnimi, čvrstimi udi zdrave ženske in mehkužno, brezkrvno tolščo onih dam, ki prežive svoje brezposelno življenje na mehkih foteljih.«*⁶¹

Kolesarjenje se je postopoma dokazovalo kot sredstvo za doseg lepote⁶² ženskega telesa.⁶³ Leta 1899 se je v časopisju, ki je doseglo tudi kolesarske kroge pri nas, za to priporočala kombinacija kolesarjenja s plavanjem. Neki dr. M. je menil, da za lepoto telesa nista odločilna le redno umivanje in kopanje, ampak njuna povezava s kolesarjenjem. Za žensko lepoto naj bi bilo idealno najprej 5 km kolesarjenja, potem plavanje, zatem spet četrt ure kolesarjenja. V skladu s takratnimi predstavami – kot smo že ugotovili – naj ženska ne bi pretiravala, saj bi se sicer telo preveč pomršavilo. Takšen lepotni »duatlon trening« naj bi ženska izvajala 2- do 3-krat tedensko.⁶⁴

Načelo zmernosti je bilo gotovo norma, ki so se je držale tudi naše prve kolesarke na prehodu v dvajseto stoletje. Kolesarica je namreč Antikolesarjeviču podala svoje mnenje o »pravi meri«: *»Izvrstno izvežbana, dostojno oblečena in telesno primerna (torej ne preveč in ne premalo!) razvita kolesarica more kazati tudi na svojem 'Meteoru' prav mnogo gracije in prelestne dražesti.«* Če pa je katero zadela zlobna usoda zoprne bujnosti in oglatosti udov, je to označila kar kot »nelepo prikazen«.⁶⁵

Takega načela se je držal tudi njen feljtonski sobojnik Fran G-č., saj se ni strinjal, da bi bila čisto vsaka dama na kolesu »živa karikatura svojega spola«. *»Gospodična, ki je lepo zrastena, ki ima nežen životek in je – recimo po domače – 'fletna' ter se dostojno vede, je gracijozna in naj bi tudi na koprivah sedela.«*⁶⁶ O kolesarkah konkretno je pa Fran dodaja še tole: *»Neokretna dama pa*

*ali debela, majhna 'bunka' ali če je taka, da bi 'lahko zvezde klatila', je seveda tudi na kolesu smešna. Toda isto je tudi pri moških!«*⁶⁷

Kolesarstvo torej ni bilo primerno za vsakogar, še manj za vsako damo. Tudi bontoni, kot osnovni kodeks meščanskega obnašanja, na to opozarjajo. Po Valenčiču dame bolj okrogle postave, t. i. »debeluhe«, zlasti one, *»naj bi javno ne kolesarile, saj so na kolesu videti smešne in okorne.«*⁶⁸

Moda – »za kolo treba posebne toalete«

Sodobne modne zapovedi 19. stoletja nikakor niso bile naklonjene kolesarkam. Kot vemo, je moda tedaj s svojim okusom nehote razodevala tudi moralo tedanjega sveta. V »včerajšnjem svetu«, ko je bil ideal ženske mode telo, ukleščeno v korzet, je dama v svoji naporni in nasilni opremi z vsako posameznostjo posiljevala naravo. Če je ženska hotela biti dama, ni smela kazati nobene značilnosti svoje postave oziroma videza.⁶⁹ Kako bi dama v skladu s tedanjimi družbenimi predstavami sploh lahko stopila na kolo, ko se ne bi že počasi posameznice finančno in miselno začele otesati svojega sveta naivnosti in ne bi moškemu svetu antikolesarjevičev iz obrambe agresivno podrezale v temelje patriarhalnega sveta dvojne morale?

Kolesarica je Aškerca samozavestno zavrnila, ob tem pa nakazala njegovo nedoslednost glede нравstvenih tem, kjer je moški svet gojil dvojna merila. Kaj sploh pomenita izraza »nedecentno« in »nemoralno«, s katerima ji je Antikolesarjevič tako mahal pred nosom? *»Izvolite mi vendar filozofski objektivno dognati pojmo pojma! Kaj je nedecentno in kaj nemoralno? – Vidite, moja ženska glavica meni, da ste moški glede teh dveh vprašanj prav avtokratično nedosledni – nekon-*

⁵⁹ Pfister, str. 86–90.

⁶⁰ Danica.

⁶¹ Prav tam.

⁶² K temu: A. Kelch, *Radsport und Schönheit*, v: *Radlerin und Radler*, 1899, str. 245–246, 265–266.

⁶³ V povezavi z doseganjem lepote ženskega telesa na prehodu v 20. stoletje že prepoznavamo tudi nastavke ženske konzumne kozmetike, npr. kremic. Glej: *Pflege der Haut*, v: *Radlerin und Radler*, 1899, str. 338.

⁶⁴ *Radlerin und Radler*, 1899, str. 338.

⁶⁵ Kolesarica.

⁶⁶ Fran G-č.

⁶⁷ Prav tam.

⁶⁸ Valenčič, str. 240.

⁶⁹ Stefan Zweig, *Včerajšnji svet: Spomini Evropejca*, Cankarjeva založba, Ljubljana 1958, str. 78.

sekventni! Ako bi videli na ulici damo golih rok, prsij in golega hrbta, ojoj, to bi bil javen škandal. Vse bi se muzalo, rogalo, jezilo in – sramovalo. Bržčas bi tako 'nedecentno' in 'nemoralno' damo povabil kak policaj s seboj na – protokol! – Toda če vidite isto damo v isti obleki v zgorenji dvorani 'Nar. doma', - ah, od občudovanja in začaranja ste kar otrpli. Kolika krasotica – kolika gracija!»

O »gracijah« iz zgornje dvorane Narodnega doma danes najbrž še ne vemo nič, kar skozi prizmo zgodovine sploh ne čudi. Dvojna morala je namreč del sveta zapirala pred očmi javnosti, v javnem svetu, kamor so se pripeljale tudi prve drzne kolesarke, pa so štele čisto druga pravila. Tu je ženska gola koža predstavljala predrznost in Aškerc se je kar stresel, če je pomislil na katastrofo – to je kolesarkin padec s kolesa, ko padejo »*njena krila v najfatalnejši nered, če se na cesti razgali večji del nog, nego bi se smelo zgoditi...*»⁷⁰ Kolesarica pa se je nanj požvižgala, saj – »*ali je dama na plesu ali na ledu decentnejša, kjer utegne imeti 'katastrofa' dokaj hujše posledice, kakor na kolesu?* – Sicer pa: *ali je res tako strašno grdo in silno nemoralno videti lepo žensko nogo? Ako je, potem, dragi g. Antikolesarjevič, obrnite se k zidu že tedaj, ko zagledate bližajočo se kolesarico!*»⁷¹

Fran G-č. prav tako ni bil zaskrbljen glede možne »katastrofe«. »*Glede tega bodi g. 'Antikolesarjeviču' povedano, da prvič biciklistinje prav redkokedaj padejo, ker vozijo bolj oprezno in imajo tudi drugače napravljeno kolo, tako da lahko koj na tla stopijo, in drugič, če ravno padejo, ne razgali se pri tem 'večji del nog', kakor meni g. 'Antikolesarjevič'. Če si pa slučajno kaj raztrga, se umakne hitro v prvo hišo in si tam zašije – če zna. Previdnejše biciklistinje nosijo potrebne reči vedno seboj.*»⁷²

Da bi kolesarile dame kar s priročnim šivalnim priborom, ne vem, vemo pa, da se Kolesarica sicer »kolikor toliko strinja« o posebni obleki za kolesarke, češ, »*za kolo treba posebne toalete.*» »*To pa vemo že tako prikrojiti, da nas ne ovira kar najmanj.*» Je pa Kolesarico očitno bolj motilo, da je sodil o ženski obleki in okusu moški, ki se ni spoznal na estetiko. Zato ji je bilo čisto udobno in lepo v obleki in je za Prešernom ponovila, da »le čevlje sodi naj kopitar«.⁷³

Da bi ženska oblekla za na kolo kar najbolj praktične hlače, je bilo tedaj preveč predržno. Svet je bil tisti čas za Aškerca in sodobnike urejen in se je ravnal po ustaljenih normah. Nobeno naključje ni

bilo, zakaj ženska ni nosila hlač. Četudi je Louise Max (istega) leta 1898 zapisala, da ženska kolesarska »*prihodnost ni več v krilu, ampak v hlačah*«,⁷⁴ hlače kot izključno moški simbol še niso padle.

Nepraktična krila so sprva vodila v ideje, da bi se ženske namesto dvokolesa raje oprijemale trokolesa,⁷⁵ modela z enim sprednjim kolesom in dvema zadnjima, kjer je dama lažje (in bolj noge skrivajoča) vrtela pedala. Kolesarska manija je v fin de siècle prinašala na trg celo paletu različnih modelov in marsikateri se je zdel damam primernejši. Najbrž sta bila dva takšna tricikla,⁷⁶ ki ju je imel v lasti *Laibacher Bicycle-Club* že v začetku devetdesetih let, namenjena prav ljubljanskim damam.

Končno pa se je vseeno prijel model ženskega dvokolesa, v glavnih značilnostih praktično takšnega, kot ga poznamo še danes. Prilagojen ženski model kolesa je dobil drugačno ogrodje, drugačno pozicijo sedeža, verižni prenos se je skril v posebno ohišje in zadnje kolo je postalo zaščiteno, da se ni med špice kolesa zamotala obleka. Navkljub velikemu pomenu adaptiranega kolesa, ki je za ženske postalo bolj praktično in enostavno, pa se vprašanje ženske mode nikakor ni umaknilo iz javnosti. Nasprotno, z vedno več privrženkami kolesarstvu se je po Evropi postopoma še bolj razširil dialog glede praktičnosti na eni in moralne korektnosti ženske obleke na drugi strani.

Pri nas so se bržkone uveljavili bolj konzervativni nemški nazori, ki so v evropskem merilu le počasi sledili »svobodnejšim« francoskim ali pa ameriškim trendom. Na zahodu so se namreč že uveljavljale celo hlače, med kolesarkami najbolj tipične so bile t. i. *bloomers*.⁷⁷ Kot poroča sodobni nemški kolesarski priročnik, so bile posebej francoske kolesarke drznejše in so nekatere celo sprejemale hlače, ki so jih tedaj v nemškem jeziku – zelo pomenljivo – ločili od moških in jih poimenovali kar z novim izrazom – *Beinkleid*. Si-

⁷⁰ Aškerc, str. 59.

⁷¹ Kolesarica.

⁷² Fran G-č.

⁷³ Prav tam.

⁷⁴ Louise Max, *Damen-Radfahrsport als Reformator*, v: *Die Radlerin* 1898, str. 565.

⁷⁵ Pryor Dodge, *Faszination Fahrrad: Geschichte, Technik, Entwicklung*, Moby Dick Verlag, Kiel 2001, (dalje: Dodge), str. 128.

⁷⁶ *Mittheilungen des Laibacher Bicycle-Club*, 1. 1. 1893.

⁷⁷ »*Bloomers*« si po slikah sodeč najboljše predstavljamo, če pomislimo na orientalske »napihnjene« hlače (dimije), ki jih pogosto opazimo npr. na portretih osmanskih plemenašev.

cer pa je pariški modni duh zanesel v kolesarske modne smernice tudi nekaj za bolj konzervativne kroge sprejemljivejše mešanice med moško in žensko obleko.⁷⁸ Najbolj tipičen križanec je bilo hlačno krilo, ki je pri nas vsekakor prej dobilo več privrženecv kot »Beinkleid«, »bloomers« ali pa tudi modne pumparice. Skoraj gotovo pa so pri spodnjem delu ženske garderobe še največ odmeva našla krila, ki so imela kolesarjenju prilagojene izreze in sisteme zapenjanja gumbov.

Ženska kolesarska moda⁷⁹ je ponujala več rešitev tudi v drugih kosih oblačil. Ženski »oklep« korzet je sprejel več blažjih in manj stiskajočih variant,⁸⁰ posebnost kolesark so bile posebne večfunkcijske bandaže,⁸¹ ki jih je kolesarka ovijala pod kolonom; tudi lažja obuvala iz mehkejših materialov so bila veliko bolj uporabna. Skratka, garderoba kolesark je težila k temu, da bi bila po eni strani čim lažja in udobnejša, po drugi strani pa seveda šik. Po slikah sodeč, je eleganco kolesarke še najbolj izražal skrbno izbrani klobuček mehkih linij ali pa preprostejša baretka, seveda po možnosti s kakšnim trakcem, ki je bil usklajen z obleko.

Zdi se, da se ne moremo kar tako znebiti občutka, da kolesarke ne bi pospešile globalnega dialoga o lahkotnejši ženski modi.

3. Manifestacija ženskega kolesarjenja

Društvena dejavnost

Žensko kolesarjenje se je poleg ločene individualne dejavnosti razvijalo tudi v okviru društvene dejavnosti. V teku institucionalizacije športa so bile ženske sprva izločene iz kolesarskih društev. Kar v splošnem gre povzeti ugotovitev Alojzije Štebi o ženskem vključevanju v javnost. Ženska se je »pojavi la samo takrat, ko je bila pozvana, da sodeluje pri narodnih prireditvah, svečanstvih, glasbenih proslavah, itd. Bila je sodelavka po odredbah drugih, a ne delavka z delokrogom, katerega je zasnovala sama«.⁸² Tudi ko je svoj delokrog zasnovala, kot se je to zgodilo denimo leta 1901 v prvem *Ženskem telovadnem društvu*, naj bi le-to še vedno stalo le ob strani nacionalno usmerjenega *Sokola*.⁸³ Ženske so tako v društvih sodelovale v narodnem in družabnem smislu, kjer je ženska tvorila pomemben element.⁸⁴

Noben ples⁸⁵ – tako slovenskega kot nemškega kluba kolesarjev – zagotovo ni minil brez njihove aktivne udeležbe, kot tudi druge slavnostne pri-

reditve, kakršni so bili pogosti sprevedi v rože okinčanih koles ob posebnih priložnostih.⁸⁶ Gotovo pa je, da tudi kolesarski izleti niso minili brez njihove prisotnosti. Dama na kolesu je namreč v kolesarskih družbah vedno predstavljala »element poživljanja«.⁸⁷

O ženskem vključevanju v kolesarske klube lahko zaenkrat še največ razkrijejo viri v povezavi z nemškim *Laibacher Bicycle-Clubom*.

Dve dami naj bi nemški ljubljanski kolesarji v svojih vrstah imeli že leta 1889.⁸⁸ V klub so sprva vstopale le ženske, ki so bile v tesnem sorodstvu s člani kolesarskega kluba. V letu 1893 se to jasno vidi, ko se kot aktivna članica pojavi Josephine Achtschin, kot podporna članica pa Antonie Gratzy.⁸⁹ Uradno naj bi sicer klub sprejel ženske kot aktivne članice šele na izredni skupščini v letu 1896, toda tudi tedaj je za sprejemanje veljal princip sorodstva oziroma tesnih, dobrih zvez. V prvi vrsti so bile tako do članstva upravičene tiste ženske, katerih kakšen moški iz bližnjega sorodstva je že pripadal klubu (oče, mož ali brat), če pa bi hotela v klub vstopiti še kakšna druga ženska, so morale za to dati dovoljenje odboru kluba ženske članice kluba. Pravila so se ravnala po strogih angleških klubskih pravilih.⁹⁰

⁷⁸ Band, str. 305.

⁷⁹ Splošno o modi kolesark: Band, str. 303-310; Harrer, str. 112-119; Dodge, str. 122-130; Andrič, Gavrič, str. 182-185.

⁸⁰ Reformkorset, v: Die Radlerin, 1899, str. 174.

⁸¹ Die Radlerin, 1899, str. 207.

⁸² Alojzija Štebi, Aktivnost slovenske žene, v: Splošno žensko društvo, Ljubljana 1926, str. 161.

⁸³ Prav tam, str. 166. Glavni organizatoriki sta bili narodnjakinja Franja Tavčar in Josipina Kajzelj.

⁸⁴ Brez žensk najbrž ni bil izvezen noben društveni prapor. Po eni strani so gotovo veljale za okras narodno društvenih proslav, po drugi pa – četudi niso bile »okras« – jih ni bilo zanemarjati. Npr.: »Bil sem neutrudljiv plesavec; plesal sem posebno pri čitalniških plesih tudi z manj vabljenimi damami zato, da bi nam ostale zveste članice.« Josip Sernec, Spomini, Komisijska založba Tiskovne zadruge, Ljubljana 1927, str. 70.

⁸⁵ Na nekem plesu Kluba slovenskih biciklistov so ženske dajale zgled s plesi vse do 4. ure zjutraj. Laibacher Zeitung, 27. 1. 1890.

⁸⁶ Primer t. i. »Blumencorso« sta slovenski (glej: Laibacher Zeitung, 11. 9. 1893 in 4. 9. 1897; ob 10-letnici kluba so bile med kolesarji tudi 3 kolesarke) in nemški (glej: Laibacher Zeitung, 29. 7. 1895).

⁸⁷ Band, str. 304.

⁸⁸ Der Laibacher Bicycle-Klub 1885-1905: Gedenkschrift zur Feier seines zwanzigjährigen Bestandes, Laibach 1905, str. 10. Vseh članov je bilo tedaj 38.

⁸⁹ Mittheilungen des Laibacher Bicycle-Club, 1. 1. 1893. Kot dejavni članici se navajata tudi Luitgarde Zeschko in Miryam Stadler Edle von Wolfersgrün.

⁹⁰ Laibacher Zeitung, 21. 4. 1896.

Žensko članstvo je – navkljub strogim pristopnim pravilom – vztrajno raslo, tako da so v klubu ženske leta 1900 predstavljale kar tretjino aktivnega članstva; bilo jih je kar 33 od skupaj 101.⁹¹ Klub je imel tudi posebno žensko sobo.⁹² Tudi pozimi, ko je bila mrtva kolesarska sezona in sta se v klubu prvenstveno gojila petje in godba, so se ženske lahko učile, privajale in po malem kolesarile kar v klubski dvorani v Kolizeju. V sezono so tako zavrtele pedala bolj pripravljene in od pomladi do jeseni opravile zavidljivo kilometrino. Popisi iz klubske knjige kažejo, da je v letu naše časopisne polemike 21 kolesark v 1038 vožnjah prevozilo skupaj letno 26.791 km, največ je posameznica letno naredila 3917 km. Klubska »primadona« s skoraj 4000 prevoženimi km je bila gdč. Pini von Ruehling.⁹³

Okrog leta 1900 je v klubu opazen padec priljubljenosti kolesarjenja. Za leto 1899 tako beležita najdaljšo žensko letno kilometrino gospodični Terdina, vsaka naj bi prekolesarila nekaj manj kot 1350 km.⁹⁴ Splošen padec priljubljenosti kolesarjenja gre pripisati predvsem naraščajoči popularnosti tenisa, ki je ženske zelo hitro osvojil. Posebej imenitnejšim ljubljankam je tenis bolj ustrežal, tako po slogu gojenja tega športa kot po njegovi družabni lastnosti. Menim, da je tenis v skladu s sodobnim poudarjanjem blagodejnega gibanja po svežem zraku dejansko bolj ustrežal prenosu družabne salonske atmosfere iz zaprtih društvenih prostorov na prosto.

Žensko kolesarstvo se pri nas torej še ni zmoglo – navkljub razmeroma zadostni prisotnosti na terenu – otresti sence moškega društvenega kolesarstva. V štajerskem⁹⁵ Gradcu pa je tamkajšnjim meščankam in aristokratinjam to uspelo že leta 1893. *Grazer Damen-Bicycle-Club*⁹⁶ velja celo za najstarejšega v celinskem delu Evrope. Njegovo ustanovitev so pozdravili tudi v Ljubljani, kjer so Nemci že od vsega začetka gojili tesne stike s štajerskimi nemškimi klubi. Prvi ženski kolesarski klub so ob ustanovitvi pozdravili zato, ker jih je veselilo, da bo klub pomagal pri premagovanju predsodkov v povezavi z ženskim kolesarstvom.⁹⁷ Sami so jih v Ljubljani bržkone še kako čutili. Ena od značilnosti graškega ženskega kolesarskega kluba je bilo širjenje ženskega kolesarstva, toda le v smislu krepitve telesa in zdravja ženske. Odločno so se namreč članice društva usmerile proti ženskim kolesarskim tekmovanjem.⁹⁸ Raje so se ukvarjale z vprašanjem ženske kolesarske mode in se udeleževale javnih srečanj. Pet članic graškega kolesarskega društva je bilo tako prisotnih

tudi v Celju na društveni proslavi ob desetletnici tamkajšnjega nemškega kolesarskega društva leta 1896.⁹⁹ Prav gotovo so tudi tam s svojo kolesarsko »gracijo« vzbujale pozornost.

K društveni kolesarski dejavnosti pa gre dodati še to zanimivost – nadvse simbolično dejanje. Le nekaj mesecev potem, ko je Antikolesarjevič javno podal negativno mnenje o kolesarjenju nežnega spola, je na družinskem večeru 10. decembra 1898 orkester *Laibacher Bicycle-Cluba* ženskim kolesarkam na čast zaigral marš. Marš z odmevnim naslovom *Die Radlein sind da* je bil posvečen ženskemu odseku kluba, zložil pa ga je član kluba Josef Chladek. Marš v izvedbi 10-članskega klubskega orkestra je kolesarke tako prevzel, da so članice 21. decembra sklicale poseben klubski večer in na njem Chladku podarile zlato verižico za žepno uro z graviranim obeskom.¹⁰⁰

Zaključek

Dunajska borka za pravice žensk Rosa Mayreder je leta 1905 izjavila, da je kolo k emancipaciji ženske višjega družbenega sloja prispevalo več kot vsa prizadevanja ženskih gibanj skupaj.¹⁰¹ Njeno mnenje se morda po eni strani zdi pretirano, po drugi pa smo lahko spoznali, da je žensko kolesarstvo v smislu daljnosežnih družbenih sprememb vsaj nakazalo številne vzgibe večplastnega ženskega osamosvajanja. Žensko kolesarstvo

⁹¹ *Mittheilungen des Vorstandes LBC*, 1. 3. 1900. Leta 1897 naj bi bilo v Celovcu 300 kolesark. Glej: *Laibacher Zeitung*, 25. 6. 1897.

⁹² *Mittheilungen des Laibacher Bicycle-Club*, 1. 11. 1898.

⁹³ *Mittheilungen des Vorstandes LBC*, 1. 2. 1899. Isto leto je 80 mož v 3483 vožnjah prevozilo 106.187 km. Povprečno je torej moški član letno prevozil 1327 km, povprečna dolžina (moškega) izleta je bila 30,5 km. Ženska je letno povprečno prevozila 1275 km, povprečna dolžina ženskega izleta je bila 25,8 km.

⁹⁴ *Mittheilungen des Vorstandes LBC*, 1. 3. 1900.

⁹⁵ O primerih udeležnosti v športnih in telovadnih društvih na današnjem avstrijskem delu Štajerske glej: Barbara Mauritsch - Bein, *Die Anfänge des Frauensports in der Steiermark*, v: *Sport, Sinn & Wahn, Kulturabteilung des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung*, Graz 1991, str. 218–221.

⁹⁶ O *Grazer Damen-Bicycle-Clubu* glej: Harrer, str. 110, 119.

⁹⁷ *Mittheilungen des Vorstandes LBC*, 1. 3. 1893.

⁹⁸ Prvo javno tekmovanje na območju tedanje Avstrije naj bi bilo v Badnu pri Dunaju leta 1893. Glej: Band, str. 304. Javnih ženskih kolesarskih tekmovanj (niti cestnih, niti na ljubljanskem velodromu) pri nas ni zaslediti.

⁹⁹ *Laibacher Zeitung*, 18. 8. 1896.

¹⁰⁰ *Mittheilungen des Vorstandes LBC*, 1. 1. 1899.

¹⁰¹ Po: Harrer, str. 122. Kasneje je bil ta trend prisoten tudi med delavkami. Dodge, str. 6.

je tako postalo na prehodu iz 19. v 20. stoletje eden od grešnih kozlov modernizacije. Skepsa – če že ne zavračanje, kakršen je bil Aškerčev feljton – je izhajala iz ustaljenih norm meščanskega reda, kjer so bile funkcijsko definirane vloge obeh spolov. Ženske so z novimi dognanji družbe sicer spodbujali k telesnim aktivnostim, toda le, kolikor so te veljale za neškodljivo zabavo ali pa so žensko utrjevale v njeni zmožnosti rojevanja zdravih otrok. Brž ko je moški svet sprevidel, da s kakšno dejavnostjo spreminjajo svojo žensko naravo, jih je napadel. Meril, ki so se kazala ob pojavu ženskega kolesarjenja, družba še ni uravnovesila na nivo samoumevnosti, zato so ženske s kolesarjenjem spoznavale lepote in dobrote gibanja, obenem pa so se soočale tudi z vsemi križi sodobnih paradigem. Sčasoma je ženska tudi skozi kolesarjenje nakazovala spreminjanje svojih lepotnih idealov in izražala svojo fleksibilnejšo vlogo v družbi. Gledano z vidika družbe, sprememb žensko kolesarjenje (oziroma šport) nasploh ni toliko pogojevalo, kolikor je bilo njihov indikator. Individualno pa je kolesarjenje marsikateri ženski podarilo družbeno mobilnost, skozi katero je izražala svojo voljo.¹⁰² Aškerčev feljton ni niti malo omajal Kolesarice v njeni kolesarski zagatosti:

*»Marsikaj bi Vam še povedala, a čas je tu...
družba čaka... moj 'konjiček' že rezgeta...*

*Zdravo!
Kolesarica.«*

Zusammenfassung

„SOLLEN DAMEN RADFAHREN?“

*Radfahrerinnen und der weibliche Körper an
der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert*

Im Sommer 1898 veröffentlichte der bekannte slowenische Literat Anton Aškerc unter dem Pseudonym „Antikolesarjevič“ in der Tageszeitung Slovenski narod seine Vorbehalte hinsichtlich des Radfahrens von Frauen. Auf sein Feuilleton voller moralischer, gesundheitlicher und ästhetischer Vorwürfe bekam Aškerc zwei scharfe Er widerungen einer anonymen Anhängerin und eines anonymen Anhängers des Frauenradfahrens. Durch eine Analyse dieser drei Schriften und unter Berücksichtigung anderer Feststellungen kann das Verhältnis zwischen der gleichzeitig aufkommenden Frauenemanzipation und dem Frauenradfahren (bzw. den weiblichen Körper- und Sportpraxen allgemein) sehr gut veranschaulicht werden. Im Sinne weitrei-

chender gesellschaftlicher Veränderungen gibt nämlich das Frauenradfahren Hinweise auf die zahlreichen Impulse der vielschichtigen Frauenemanzipation. Die Quellen zeigen, daß das Frauenradfahren an der Wende zum 20. Jahrhundert zu einem der Sündenböcke der Modernisierung wurde. Die Skepsis oder sogar Ablehnung, wie im Feuilleton von Aškerc, entsprang den etablierten Normen der bürgerlichen Ordnung, in der die Rollen beider Geschlechter funktionell definiert waren. Die Frauen wurden aufgrund neuer gesellschaftlicher Erkenntnisse zwar zu körperlichen Aktivitäten ermutigt, doch nur in dem Maße, in dem diese Aktivitäten als harmloses Vergnügen galten oder die Frau hinsichtlich der Gebärfähigkeit gesunder Kinder kräftigten. Sobald der Männerwelt schien, daß durch eine Aktivität die weibliche Natur in Gefahr ist, wurde sie sofort angegriffen. Die Maßstäbe, die sich beim Aufkommen des Frauenradfahrens zeigten, waren von der Gesellschaft noch nicht auf ein Niveau der Selbstverständlichkeit ausbalanciert. Daher lernten Frauen durch das Radfahren die Schönheiten und Wohltaten der Bewegung kennen, gleichzeitig aber wurden sie auch mit allen negativen Seiten zeitgenössischer Paradigmen konfrontiert. Im Laufe der Zeit brachten Frauen auch durch das Radfahren eine Veränderung ihrer Schönheitsideale und ihre flexiblere Rolle in der Gesellschaft zum Ausdruck. Das Frauenradfahren als populäres Massenphänomen an der Wende zum 20. Jahrhundert eröffnet so interessante Einblicke in die Rolle des weiblichen Körpers in einer Zeit der Modernisierung, als die Normen des Gesunden und Schönen Änderungen unterworfen waren. Diese Änderungen wurden – gesellschaftlich betrachtet – durch das Frauenradfahren bzw. den Frauensport nicht bedingt; letztere waren vielmehr ein Indikator für diese Veränderungen. Individuell betrachtet schenkte das Radfahren so mancher Frau gesellschaftliche Mobilität, mit der sie ihren Willen in der Öffentlichkeit zum Ausdruck bringen konnte.

¹⁰² Kolesarjenje je posameznici, kakršna je bila Zolajeva literarna oseba Marija, pomenilo celo žensko šolo za življenje. »Če bom imela kdaj hčerko, jo bom posadila za deset let na kolo, da se bo naučila, kako se je treba vesti v življenju ... /.../ Le poglejte odrasla dekleta, ki jih matere vzgajajo v krilih. Straše jih z vsako stvarjo, prepovedujejo jim sleherno pobudo, ne urijo jim ne zdrave presoje ne volje, tako da si niti čez cesto ne upajo od groze pred ovirami ... Pa mi posadite kakšno čisto mlado na kolo in jo spustite na cesto: morala bo odpreti oči, da bo zagledala kamen in se mu izognila, da bo na ovinku pravočasno zavila v pravo smer ...« Emile Zola, Pariz, Cankarjeva založba, Ljubljana 1954, str. 407.