

## Η ποδηλασία στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου αιώνα: Άθληση και αναφυχή

Θανάσης Τσούμας

### Περίληψη

Στην εργασία αυτή επιχειρείται μια επισκόπηση της ιστορίας της ποδηλασίας στην Ελλάδα, στα τέλη του 19ου αιώνα, με σκοπό να αναδείξει τους διαφορετικούς τρόπους με τους οποίους η ποδηλασία υιοθετήθηκε και αναπτύχθηκε ως ψυχαγωγική και αθλητική πρακτική του αστικού χώρου. Ουσιαστικά διερευνώνται, αφενός, η ποδηλασία ως νεωτερική αθλητική πρακτική και, αφετέρου, η ψυχαγωγική χρήση του ποδηλάτου και η ανάπτυξη της ποδηλατικής περιήγησης. Οι περιηγητικές ατομικές ή ομαδικές εξορμήσεις, τις οποίες διευκόλυνε το ποδήλατο σε κοντινές αλλά και πιο απομακρυσμένες περιαστικές περιοχές, οδήγησαν στη σύνδεση του ποδηλάτου με την περιήγηση στη φύση και την ψυχαγωγία. Ως μέσο ατομικής μεταφοράς προσέφερε τη δυνατότητα για απεριόριστη κίνηση και επέτρεψε στους χρήστες του να απολαύσουν το υγιεινό περιβάλλον της υπαίθρου. Η επίσκεψη αυτή συνοδευόταν συχνά από ενδιαφέροντα σχετικά με την ιστορία και τα μνημεία της περιοχής. Η μελέτη των πρώτων ποδηλατικών εκδρομικών αφηγήσεων αναδεικνύει το γεγονός ότι το ποδήλατο, μεταξύ των τεχνολογικών επιτευγμάτων της εποχής, ισορρόπησε, με μοναδικό τρόπο, τις αντιφατικές αντιλήψεις για την πρόοδο, ικανοποιώντας ταυτόχρονα την υιοθέτηση των τεχνολογικών καινοτομιών από τις αστικές ελίτ, την σωματική άσκηση και την ψυχαγωγία ως αντίβαρο στους μάλλον εντατικούς ρυθμούς των σύγχρονων πόλεων.

**Λέξεις κλειδιά:** ποδηλασία, εκδρομισμός, αθλητισμός, τουρισμός

## 1. Εισαγωγή

Το άρθρο έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση του νοήματος που αποδίδεται στην ποδηλασία στην Ελλάδα, κατά τα τέλη του 19ου αιώνα, ως μέσο καλλιέργειας του σώματος και του πνεύματος. Παράλληλα, μελετά τη μετατόπιση της ποδηλασίας προς μια περιοχή που συνδέεται με την ψυχαγωγία και την περιήγηση, τη γνώση και τα ενδιαφέροντα για τον «φυσικό κόσμο» και την ύπαιθρο, την καλλιέργεια της κοινωνικότητας αλλά και την εξοικείωση με όψεις της τεχνολογίας που σχετίζονται με νέες μορφές κινητικότητας ως συστατικό του κοινωνικού στάτους των ποδηλατιστών.

Το ποδήλατο και η δημοτικότητά του γνώρισαν αξιοσημείωτη ανάπτυξη στην Ελλάδα κατά την τελευταία δεκαετία του 19ου και στις αρχές του 20ού αιώνα. Ωστόσο, είχε εμφανιστεί αρκετά νωρίτερα, καθώς έχουμε τις πρώτες αναφορές από τις αρχές της δεκαετίας του 1860. Σε αυτήν τη μάλλον εκκεντρική για την εποχή ψυχαγωγική δραστηριότητα συμμετείχε ένας μικρός κύκλος ποδηλατιστών που προερχόταν από τα εύπορα στρώματα, οι οποίοι εμφανίστηκαν με τα δυσκίνητα ακόμη ποδήλατά τους στον αστικό, κυρίως, χώρο, προσφέροντας ένα αξιοπερίεργο θέαμα στους Αθηναίους. Οι καινοτομίες και η τεχνολογική εξέλιξη του ποδηλάτου κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα εξασφάλιζαν ολοένα και περισσότερο ασφάλεια, άνεση στην οδήγηση και ταχύτητα, προσελκύοντας έτσι εύπορους νεαρούς που αναζητούσαν νέες μορφέςσχόλης αλλά και διευρυμένους κύκλους συναναστροφών. Το ποδήλατο διευκόλυνε τις ατομικές ή ομαδικές εκδρομικές εξορμήσεις σε περιοχές κοντινές αλλά και πιο απομακρυσμένες από τον αστικό χώρο. Το γεγονός αυτό οδήγησε στη συσχέτιση του ποδηλάτου με την περιήγηση στη φύση και την ψυχαγωγία.

Οι εντυπώσεις και οι εμπειρίες των ποδηλατιστών ταξιδιωτών από τις εκδρομικές τους εξορμήσεις συναντούσαν συχνά το μεγάλο κοινό των εφημερίδων μέσα από τα δημοσιεύματα, ενώ δεν απουσίαζαν και διάφορες ενθουσιώδεις και μάλλον υπερβολικές περιγραφές αυτής της νέας δραστηριότητας. Είναι κείμενα που συχνά αναφέρονται ή σχολιάζουν τις τουριστικές εξορμήσεις, τους τρόπους περιήγησης, τους προορισμούς αλλά και τα συναισθήματα και το νόημα που αποδίδουν στις πρακτικές αυτές οι ίδιοι οι ποδηλάτες.

Η εργασία βασίζεται, κυρίως, σε ένα σώμα κειμένων από αντλήθηκε από τον περιοδικό και ημερήσιο Τύπο στα τέλη του 19ου αιώνα. Είναι κείμενα που προέκυψαν από μια γενική επισκόπηση των αθλητικών ειδήσεων που δημοσιεύονται και αποτυπώνουν την περιρρέουσα ατμόσφαιρα της εποχής για τη φύση και τον

περιηγητισμό, την άσκηση και την ψυχαγωγία. Αποτελούν ταξιδιωτικές περιγραφές που αποτυπώνουν εξατομικευμένες εμπειρίες και παραπέμπουν σε ορισμένα εύπορα κοινωνικά και πολιτισμικά περιβάλλοντα, γεγονός που μπορεί να διευρύνει σημαντικά την κατανόηση των γενικών αντιλήψεων σχετικά με τη φύση και την υπαίθρο, ειδικότερα μάλιστα τον ποδηλατικό περιηγητισμό, στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ού αιώνα. Ορισμένα από τα κείμενα της μελέτης δημοσιεύτηκαν στο πρώτο ελληνικό αθλητικό περιοδικό, *Αθλητική και Ποδηλατική Επιθεώρηση της Ανατολής*, ενώ άλλα εμφανίστηκαν σε εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας όπως οι εφημερίδες *Άστυ*, *Εμπρός* και *Εστία*. Το εύρος αυτό των πηγών απεικονίζει τη δημοτικότητα του ποδηλάτου, ως μέσου άσκησης των αστικών ελίτ, καθώς και το αυξανόμενο ενδιαφέρον για τον ποδηλατικό περιηγητισμό.

Ο ποδηλατικός περιηγητισμός ως δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου εντάσσεται ασφαλώς στην εδραιωμένη στους αστικούς κύκλους φυσιολατρία της εποχής και την αναγνώριση της ευεργετικής επιρροής της υπαίθρου στους κατοίκους των πόλεων. Έτσι, οι σημαντικοί οικονομικοί και κοινωνικοί μετασχηματισμοί που επήλθαν στη ελληνική κοινωνία καθώς και η σταδιακή τεχνολογική ανάπτυξη κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα οδήγησαν, παράλληλα, στην ανάδυση ενός σκεπτικισμού έναντι των επιπτώσεων της τεχνολογικής προόδου και της μάλλον άναρχης ανάπτυξης των πόλεων που, κατεξοχήν, υποδέχονται τη βιομηχανική δραστηριότητα.

Έτσι από τη μία πλευρά, η τεχνολογική πρόοδος συνοδεύεται από τη γοητεία των επιστημονικών και τεχνολογικών ανακαλύψεων, οι οποίες μεταμόρφωσαν τη φύση της εργασίας και επηρέασαν κάθε σφαίρα της κοινωνικής ζωής. Ωστόσο, προκάλεσε ανησυχία για τις επιζήμιες επιπτώσεις της αστικοποίησης και της μεγέθυνσης των πόλεων, γεγονός που οδήγησε, παράλληλα, στην επανεκτίμηση της υπαίθρου και την αξιολόγηση της παρθένας φύσης. Αλλά, οι αξιοσημείωτες αλλαγές στη νοοτροπία των νέων αστικών στρωμάτων, που αναδύθηκαν εντός αυτών των αντιφατικών τάσεων, αποτελούν ένα πεδίο για τη διερεύνηση των στάσεών τους σε σχέση με την εργασία και τον ελεύθερο χρόνο αλλά και την αυξανόμενη βαρύτητα της αναψυχής για την ευημερία των πόλεων.

Οι αλλαγές αυτές, σε συνδυασμό με τη ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας, τη σταδιακή επέκταση του σιδηροδρόμου αλλά και την εμφάνιση του ποδηλάτου, αποδείχθηκαν ευνοϊκές και διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην αναπτυσσόμενη τάση για τον περιηγητισμό στην Ελλάδα. Το ποδήλατο, δείγμα των τεχνολογικών επιτευγμάτων της εποχής, λειτούργησε ιδιαίτερα στο πλέγμα των αντιφατικών συναισθημάτων και των ανάλογων αντιλήψεων για την πρόοδο, ευνοώντας ταυτόχρονα την υιοθέτηση των τεχνολογικών καινοτομιών από τις αστικές ελίτ, τη σωματική άσκηση

και ψυχαγωγία ως αντίβαρο στους μάλλον εντατικούς ρυθμούς των σύγχρονων πόλεων. Το ποδήλατο ως μέσο ατομικής μεταφοράς προσέφερε τη δυνατότητα για «απεριόριστη» κίνηση και επέτρεψε στους χρήστες του στο να απολαύσουν την υγιεινή ατμόσφαιρα της υπαίθρου και το φυσικό τοπίο, ενώ η επίσκεψη περιοχών εκτός των μεγαλουπόλεων συνοδευόταν από ενδιαφέροντα για την ιστορία και τα μνημεία της υπαίθρου.

Η σταδιακή ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου οδήγησε στην ίδρυση ποδηλατικών συλλόγων, σε μια εποχή που επιταχύνεται η ίδρυση των πρώτων γυμναστικών συλλόγων. Ωστόσο, οι ποδηλατικοί όμιλοι έχουν ιδιαίτερο χαρακτήρα, καθώς καλλιεργούν μια νέα αθλητική δραστηριότητα με κεντρική αναφορά στην ψυχαγωγία, με το ποδήλατο να ανάγεται σε σύμβολο της τεχνολογικής καινοτομίας, της περιέργειας και της περιπετειώδους διερεύνησης της φύσης. Κεντρική δραστηριότητα των πρώτων ποδηλατικών συλλόγων ήταν οι ψυχαγωγικές εκδρομές που σταδιακά απέκτησαν πιο οργανωμένη μορφή. Είναι η ίδια περίοδος κατά την οποία παρατηρείται η εμφάνιση ξένων ποδηλατιστών στην Ελλάδα, που φαίνεται ότι συνέβαλαν στη σταδιακή διεύρυνση του ενδιαφέροντος και των τοπικών ποδηλατικών ομίλων για τουριστικές και εκδρομικές δραστηριότητες.

## **2. Αντι-αστισμός, ύπαιθρος και εκδρομισμός στην Ελλάδα του 19ου αιώνα**

Το ρομαντικό κίνημα, που αναπτύχθηκε στη Δυτική Ευρώπη από τα τέλη του 18ου αιώνα, έδειξε έντονο ενδιαφέρον για την αξία της φύσης. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, ο Jean-Jacques Rousseau και άλλοι σημαντικοί φιλόσοφοι και ιατροφιλόσοφοι τόνισαν, επίσης, τη σημαντικότητα της φύσης στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του ανθρώπου. Οι ιδέες τους συνέβαλαν στη διάδοση της φυσικής δραστηριότητας σε φυσικά περιβάλλοντα και στην ένταξή της στις δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου της σταδιακά αναπτυσσόμενης αστικής τάξης ως πρακτικής προσωπικής και συναισθηματικής ανάπτυξης (Βλαβιανού, 2008).

Η ανάπτυξη της φυσιολατρίας αλλά και ενός «υγιεινιστικού» ιατρικού λόγου, που διέδωσε την ανάγκη επαφής με την ύπαιθρο, συντέλεσαν στην ανάπτυξη του εκδρομισμού. Σημαντικοί Ευρωπαίοι συγγραφείς και καλλιτέχνες άρχισαν να εξερευνούν και να εξυμνούν τα γραφικά τοπία, ενώ καλλιτεχνικές αποτυπώσεις και φιλολογικές εξιδανικεύσεις της υπαίθρου φαίνεται ότι έθεσαν τα θεμέλια μιας νέας πρακτικής ενασχόλησης, της πεζοπορίας στη φύση. Η δραστηριότητα επηρεάστηκε από διάχυτα φιλοσοφικά ρεύματα που ενέπνευσαν τη νοσταλγία του παρελθόντος. Κατά τον 19ο αιώνα, η Ευρώπη έγινε μάρτυρας της ίδρυσης των

πρώτων περιηγητικών και ορειβατικών συλλόγων, που έθεσαν τις βάσεις για την περαιτέρω διάδοση του εκδρομισμού. Η ανάπτυξή του αποτελεί μάλλον μια σύνθετη διαδικασία που προέκυψε ως αποτέλεσμα σύγκλισης ετερόκλητων διαδρομών που συνδέουν την τεχνολογία με την κοινωνική χειραφέτηση αλλά και την αστικοποίηση με τα μέσα μαζικής πληροφόρησης. Ωστόσο, οι τεχνολογικές εξελίξεις δεν θα αποτελούσαν επαρκείς συνθήκες, αν δεν συνδυάζονταν με σημαντικές εξελίξεις στο κοινωνικό πεδίο (Corbin, 1995· Walton, 1997· Zuelow, 2015).

Οι οργανώσεις αυτές έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην ενθάρρυνση και υποστήριξη ορειβατικών και πεζοπορικών εγχειρημάτων, θέτοντας το υπόβαθρο για την περαιτέρω διάδοσή τους. Χαρακτηριστική είναι η ίδρυση του *Touring Club de France*, στη Γαλλία το 1890, που έθετε ως στόχο την ανάπτυξη του τουρισμού σε όλες τις μορφές του και που συνέβαλε στη διατήρηση και επέκταση του ενδιαφέροντος για τα ταξίδια (Thompson, 2008· Schut & Delalandre, 2016).

Για την Ελλάδα ο εκδρομισμός ως πολιτισμικός τουρισμός αποτελεί ένα σύγχρονο φαινόμενο που κάνει την εμφάνισή του από τα μέσα του 19ου αιώνα, όταν διάφοροι ποδηλατικοί όμιλοι υποδέχονται στους κόλπους τους σημαντικούς εκπροσώπους της αστικής ελίτ. Η επαφή με την δυσπρόσιτη ύπαιθρο προσφέρει μια νέα εμπειρία, καθώς αποσπάται ολοένα και περισσότερο από στερεότυπα του περιαστικού χώρου, όπου ενδημούν ποικίλοι κίνδυνοι, όπως η ληστεία, οι ασθένειες, η μιαιρότητα κ.λπ. (Βλάχος, 2016· Δρίτσα & Παπαδουλάκη, 2019). Η ύπαιθρος, εξωραΐζεται πλέον μέσα από συχνά ετερόκλητους ή διαπλεκόμενους και διευρυμένης απήχησης λόγους (ιατρικός, φυσιολατρικός, εθνικιστικός), που διευκολύνουν εκ νέου τη σχέση των αστικών πληθυσμών με τη φύση. Ιδίως οι «ασθένειες», που συνδέθηκαν με την ελλειμματική δημόσια υγιεινή και τις προβληματικές συνθήκες διαβίωσης στα αστικά κέντρα (Ράλλη, 2019), ενίσχυσαν τη συσχέτιση της φύσης με την υγεία και διευκόλυναν την εμπέδωση δραστηριοτήτων που ευνοούσαν την μετακίνηση των αστών προς την περιαστική ύπαιθρο.

Μία από τις πρώτες πεζοπορικές δράσεις είναι η προσπάθεια μιας ομάδας φοιτητών, τον Μάη του 1847, «ν' ανεβεί στην κορυφή της Πεντέλης» (Κωνσταντινίδης, 1930, σελ. 13). Από αυτή την πρώτη καταγεγραμμένη εξόρμηση και μέχρι το 1870, όπως σχολιάζει αρκετά χρόνια αργότερα ο Βάσος Κωνσταντινόπουλος σε άρθρο για τον ελληνικό εκδρομισμό, αναφέρονται:

«πολλοί μεμονωμένοι πεζοπόροι και ορειβάτες, ως και διάφορες επίσημες προσωπικότητες της εποχής εκείνης, δικές μας και ξένες. [...] [H] Ελλάδα της εποχής εκείνης που την εσπάραζαν οι πολιτικές και πολιτειακές

*διαιρέσεις και που η ύπαιθρος βρισκότανε, κατά το πλείστον στα χέρια ληστών, είναι ακατάλληλο έδαφος για να ανθίσει το άνθος του εκδρομισμού»* (Κωνσταντινόπουλος, 1958, σελ. 29).

Η εκδρομή ως σωματική άσκηση είχε τον χαρακτήρα πεζοπορίας και αναδείχθηκε σε βασική αθλητική δραστηριότητα για την αστική τάξη της εποχής. Αποτελούσε μια πρακτική ενταγμένη στο πλαίσιο των βασικών δραστηριοτήτων των αθλητικών και γυμναστικών σωματείων ή μια αυτοτελή πρακτική αναψυχής (Κουλούρη, 1997, σελ. 361). Παρά το γεγονός της σταδιακής επέκτασης των περιπατητικών ή εκδρομικών εξορμήσεων, η ίδρυση εκδρομικών συλλόγων θα καθυστερήσει και οι πρώτοι όμιλοι θα κάνουν την εμφάνισή τους στα τέλη της δεκαετίας του 1880<sup>1</sup>. Η νέα αυτή δραστηριότητα αναψυχής θα επεκταθεί και σε άλλες αστικές περιοχές, όπως στην Πάτρα το 1889, τη Θήβα το 1891 κ.α. (*Εστία*, 17.8.1894, σελ. 3). Στην Πάτρα, λίγα χρόνια αργότερα, το 1893, ο *Παναχαϊκός Γυμναστικός Σύνδεσμος* οργάνωσε επισκέψεις στην Αρχαία Ολυμπία. Αλλά και τον Ιούνιο του 1895 διοργανώνεται εκδρομή στα λουτρά «Λίντζι», δράση με σημαντικό αριθμό συμμετεχόντων, με έκτακτες αμαξοστοιχίες. Φαίνεται ότι είχε ήδη αναπτυχθεί ένα εκδρομικό κίνημα, γεγονός που εξηγεί και την αναγγελία της ίδρυσης, «υπό νέων των καλύτερων οικογενειών» της πόλης, του *Διασκεδαστικού Ομίλου*, ο οποίος είχε σκοπό την οργάνωση εκδρομών και συναυλιών (*Πελοπόννησος*, 9.6.1893, σελ. 3).

Η τάση αυτή θα αποκτήσει περαιτέρω δυναμική στο μεταίχμιο 19ου και 20ού αιώνα, με χαρακτηριστικά τα παραδείγματα της ίδρυσης του *Ομίλου Εκδρομών* το 1899 από τους Σπυρίδωνα Λάμπρου και Κωνσταντίνο Ελευθερουδάκη. Οι δραστηριότητες αυτές θα εμπλουτιστούν με τη μεταφορά της ορειβατικής εμπειρίας το 1903 από τον ένθερμο ορειβάτη από τη Ρουμανία, Νικόλαο Καρβούνη, ο οποίος μεί αργότερα, στον εκδρομισμό και την ορειβασία τους Κώστα Βάρναλη και Φώτο Πολίτη αλλά και άλλους διανοούμενους (Κουρουζίδης, 1999). Στην ενίσχυση αυτών των ταξιδιωτικών πρακτικών σημαντική είναι η παρουσία ξένων περιηγητών-τουριστών που εντάσσουν στο εκδρομικό τους πρόγραμμα την επίσκεψη των μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων της Ελλάδας<sup>2</sup>.

1 Το 1887 ιδρύεται στην Αθήνα ο *Περιπατητικός Σύνδεσμος*, το 1889 ο *Πεζοπορικός Σύνδεσμος* και το 1893 στον Πειραιά ο *Όμιλος Πεζοπόρων*, ενώ τα πρώτα Διοικητικά Συμβούλια απαρτίζονται κυρίως από δικηγόρους, δικαστικούς και εκπαιδευτικούς (Κουρουζίδης, 1999).

2 Γερμανοί τουρίστες, μέλη της Γερμανικής «Ανατολικής Εταιρείας», στο πλαίσιο του ταξιδιού τους επιβαίνουντες «επί ιδιαιτέρας Θαλαμηγού», κατέπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά και από εκεί αφού επισκέφθηκαν την Αθήνα, τα μουσεία της, τον Κεραμεικό, την Ακρόπολη και τα γύρω μνημεία, όπου τους έγινε και σχετική ξενάγηση, στη συνέχεια με έκτακτη αμαξοστοιχία επισκέφθηκαν την αρχαία Ολυμπία ([Ανώνυμος] *Εστία*, 31.7.1894, σελ. 2).

Με κίνητρο τη ψυχαγωγία, οι διάφοροι σύλλογοι διαμόρφωσαν έναν άτυπο χάρτη εκδρομικών προορισμών, η επιλογή των οποίων συνδεόταν άμεσα με την προσβασιμότητά τους, την ιστορικότητά τους αλλά και το φυσικό κάλλος τους. Στενά συνυφασμένη με την οργάνωσή τους ήταν και η έκδοση περιοδικών, δελτίων και άλλων εντύπων τα οποία αναπαρήγαγαν την εκδρομική εμπειρία, ακολουθώντας μάλλον ποικίλα ιδεολογικά και πολιτισμικά στερεότυπα. Στα κείμενά τους, που κατακλύζονται από αναφορές για τη φύση και το «αυθεντικά φυσικό» εν γένει, κυριαρχεί η θετική σχέση με τη φύση και το θετικό κίνητρο για την εκδρομή. Ωστόσο, θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο φυσιολατρικός Τύπος προηγείται της όποιας περιγηγνητικής ή εκδρομικής οργάνωσης, ενώ πριν την έκδοση αμιγώς φυσιολατρικών εντύπων, τη σχετική ύλη κάλυπταν διάφορα έντυπα<sup>3</sup>.

### 3. Το ποδήλατο στην Ελλάδα

Το ποδήλατο, που έκανε την εμφάνισή του στην Ελλάδα το 1869, φαίνεται ότι εισάγεται αρχικά από εκπροσώπους της μεγαλοαστικής ελίτ της Αθήνας και του Πειραιά, όπως είναι οι περιπτώσεις του βασιλιά Γεωργίου Α΄ και του Δημάρχου Πειραιά Παύλου Δαμαλά, που παραγγέλλουν ποδήλατα, ο πρώτος από την Αγγλία ο δεύτερος από τη Μασσαλία. Μέχρι το 1885 η εμφάνισή αυτών των «διαβολικών μηχανημάτων, αίτινα υπό πάντων εθεωρούντο ακατάληπτα και μυστηριώδη» ήταν σπάνια στους δρόμους. Η «εγκατάστασις γερμανών τινών ποδηλατών και η υπ' αυτών ίδρυσις σχολής ποδηλασίας» φέρεται ότι συνέβαλε ιδιαίτερα στη διάδοσή του<sup>4</sup>.

Ο πρώτος που αναφέρεται ότι κυκλοφορούσε με ποδήλατο στην Αθήνα ήταν ο αυστριακής καταγωγής Νικόλαος Μάνγγελ (Mangel)<sup>5</sup>, όπως και ο επίσης Αυστριακός Άουγκουστ Φον Γκέντριχ που εμφανίζεται συχνά να περιφέρεται με το ποδήλατό του στο Σύνταγμα αλλά και να αρθρογραφεί στις ελληνικές εφημερίδες για τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου. Λέγεται, μάλιστα, ότι η εμφάνισή τους

3 Σύμφωνα με τον Σάκη Κουρουζίδη (1999), μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα, στην κατηγορία αυτή των -πρόδρομων- της φυσιολατρίας εντύπων, μπορούμε να κατατάξουμε τα ακόλουθα έντυπα: *Ευρωπαϊκός Ερασιστής* (1840), *Αποθήκη Ωφελίμων Γνώσεων* (Σμύρνη 1840), *Πανδώρα* (1850), *Ιλισσός* (1868), *Επτάλοφος* (Κωνσταντινούπολη 1869), *Γεωπονικά* (1872), *Φοίβος* (1879), *Εφημερίς των Σχολείων* (1881), *Παιδαγωγικόν Σχολείον* (1883), *Εφημερίς των Παίδων* (1883), *Ελληνική Γεωργία* (1885), *Ανάπλασις* (1888), *Αθηνά* (1889), *Η Φύσις* (1890), *Προμηθεύς* (1890), *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής* (1898), *Τα Νέα Γωπονικά* (1900).

4 Η ονομασία «Ποδήλατο» στο νέο όχημα αποδίδεται στον γνωστό λογοτέχνη και δημοσιογράφο Ιωάννη Ισιδωρίδη – Σκυλίσση. ([Ανώνυμος] *Ακρόπολις*, 18.4.1884, σελ. 2).

5 Ο πατέρας του Νικόλαου Μάνγγελ ήταν ο στρατιωτικός μουσικός Ερνστ Μιχαήλ Μάνγγελ (Ernst Michael Mangel), που διετέλεσε διευθυντής της Μουσικής Σχολής στην Αθήνα το 1843.

προκαλούσε τον γενικό ενθουσιασμό των θεατών κάθε φορά που τους έβλεπαν να διέρχονται από τους αθηναϊκούς δρόμους. Ο Γκέντριχ ήταν από τους πρώτους ποδηλάτες που επιχείρησαν μακρινές ποδηλατικές περιηγήσεις στην Ελλάδα, στην Ανατολή και την Ευρώπη, γεγονός πρωτόγνωρο για την εποχή<sup>6</sup>. Μάλιστα, αυτές οι εκδρομικές του εξορμήσεις φαίνεται ότι ενίσχυσαν το ενδιαφέρον για το ποδήλατο. Ως πρώτοι αγοραστές αναφέρονται νεαροί γόνοι των αθηναϊκών ελίτ, όπως για παράδειγμα οι Δημήτριος Σκουζές, Ιωάννης Λάμπιακος, Μιχαήλ Λεονάρδος και αρκετοί άλλοι.

Οι ειδήσεις σχετικά με τη διάδοση των «διτρόχων και τριτρόχων [...] παρά τοις Αγγλοαμερικανούς» κάνουν σποραδικά την εμφάνισή τους στον Τύπο της εποχής, όπου αποτυπώνονται αντιλήψεις σχετικά με το σύγχρονο αυτό σπορ. Η εφημερίδα *Ακρόπολις* αναφέρει:

*«Σύλλογοι και Λέσχαι συνέστησαν πολλοί [...] Ιππεύουν εν δίτροχον, όπως οι Άραβες ένα ή μια ίππον και τρέχουν όρη και βουνά όπως εκείνοι τα ερήμους. [...] Η ιππασία αυών [των ποδηλάτων] είναι ανωτέρα, δύναται και ο επιβάτης να σταματά όπου θέλει, να περιεργάζεται την φύσιν, να κρατά σημειώσεις κτλ. Η ταχύτης των διτρόχων αυτών είναι καταπληκτική»*  
(*Ακρόπολις*, 18.4.1884, σελ. 2).

Στην ενίσχυση του ποδηλατικού εκδρομισμού θα συμβάλει και η διέλευση από την Ελλάδα, το 1890, «δύο Αμερικανών ποδηλατών χάριν περιηγήσεως». Οι «περιώνυμοι» αυτοί ποδηλάτες, William Lewis Sachtleben και Thomas Gaskell Allen, «διέσχισαν διά του ποδηλάτου τας πλείστας των γνωστών χωρών» και είχαν συμπεριλάβει τον Πειραιά στους σταθμούς του ταξιδιού τους. Τους δύο Αμερικανούς περιηγητές συνάντησε και ο Πειραιώτης αξιωματικός του Βασιλικού Ναυτικού Βασίλειος Καψαμπέλης, ο οποίος, λίγο αργότερα, έγινε ο ιδρυτής του πρώτου ποδηλατικού συλλόγου στην Ελλάδα, του *Ομίλου Ποδηλατών Πειραιώς*. Οι δύο ποδηλάτες έφεραν μαζί τους, εκτός των ποδηλάτων τους και δύο φωτογραφικές μηχανές με τις οποίες αποθανάτισαν στιγμές της περιηγητικής τους περιπέτειας. Αργότερα θα καταγράψουν στα ταξιδιωτικά τους ημερολόγια την έκπληξη των κατοίκων της ελληνικής υπαίθρου: «ουχί μόνον παρά των ζώων και ιδία των κυνών κατεδιώκοντο, αλλά και υπ' αυτών των ελληνοπαίδων ελιθοβολούντο» (Sachtleben and Allen, 1894).

<sup>6</sup> Μια σειρά περιηγητικών κειμένων του Γκέντριχ δημοσιεύτηκαν στην *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρηση της Ανατολής*, ήδη από το πρώτο τεύχος του περιοδικού.

Το ιδιαίτερο αυτό σπορ οδήγησε πολλούς να «επιζητήσωσι την εκμάθησίν του και την κατόπιν διά του ποδηλάτου συστηματικήν άσκησιν και ψυχαγωγίαν». Έτσι κατά την περίοδο 1890-1891, δεκάδες ποδηλάτες κάνουν την εμφάνισή τους στον αστικό χώρο. Η ενασχόληση με την «αιθερίαν αληθώς ταύτην άσκησιν» υιοθετήθηκε όχι μόνο από τους νέους αλλά και από μεγαλύτερους σε ηλικία, καθώς επίσης και από γυναίκες, «παρά τα κρατούντα παρ' ημίν αυστηρά έθιμα». Το νομιμοποιητικό πλαίσιο αυτής της νεωτερικής μορφής άσκησης για τις γυναίκες, παρά την ύπαρξη και αντίθετων αντιλήψεων (*Εφημερίς των Κυριών*, 28.4.1896, σελ. 2-3), θα στηριχθεί στη σύνδεση με τα οφέλη που προσφέρει στην υγεία τους, όπως χαρακτηριστικά τονίζει σε άρθρο της η *Εφημερίδα των Κυριών*, μεταφέροντας αντιλήψεις Ευρωπαίων ιατρών<sup>7</sup>.

Είναι τα τέλη του 19ου αιώνα, όπου τοποθετούνται οι απαρχές της χειραφέτησης των γυναικών. Η ενασχόληση με τα σπορ, όπως, για παράδειγμα, με την αντισφαίριση και την ποδηλασία, καθιστούν ορατές τις γυναίκες στο δημόσιο αστικό χώρο και αυτό είναι γεγονός ιδιαίτερης σημασίας, καθώς συσχετίζεται ο εκπολιτισμός με την αλλαγή της θέσης των γυναικών (Jungnickel, 2015). Βέβαια, η υιοθέτηση αυτής της αστικής κουλτούρας φαίνεται ότι κινείται εντός μιας διαρκούς αντίφασης, ανάμεσα στη γενίκευση των αστικών αξιών και τον αποκλεισμό τους από το δημόσιο χώρο. Ίσως, αυτό είχε ως αποτέλεσμα την περιορισμένη, τουλάχιστον αρχικά, ενασχόλησή τους με την ποδηλασία.

#### 4. Η αθλητική ποδηλασία

Από τη μελέτη των πηγών, παρατηρούμε ότι η ποδηλασία φέρεται να επιτελεί τρεις αλληλεπικαλυπτόμενες λειτουργίες, και συγκεκριμένα τη λειτουργία της άσκησης, της ψυχαγωγίας και της περιήγησης. Η διάδοση της νέας αυτής ψυχαγωγικής και αθλητικής πρακτικής, που ήταν ραγδαία στα ανώτερα στρώματα, γρήγορα οδήγησε στην ίδρυση συλλόγων που αποτελούσαν νέους χώρους και προνομιακά πεδία διαμόρφωσης, προβολής και επίδειξης καθεστώτων κύρους. Ενώ το ποδήλατο συνδυάστηκε αρχικά με την αναψυχή και την ψυχαγωγία, η νέα αυτή μορφήσχόλης των αστικών στρωμάτων δεν άργησε να πλαισιωθεί από το ανταγωνιστικό πνεύμα των σύγχρονων σπορ, ακολουθώντας ανάλογες πρακτικές σε άλλες ευρωπαϊκές

7 «Θέλομεν να ελπίσωμεν, ότι τον νεωτερισμόν τούτον θα ασπασθώσι πολλαί μητέρες διά τας θυγατέρας των, αίτινες διά του καθιστικού και τρυφηλού βίου αναπτύσσονται καχεκτικά, χλωροτικά, μεταδίδουσαι τα σπέρματα της καχεκτικής και εξηντλημένης φύσεώς των εις ολόκληρον επερχόμενην γενεάν» (*Εφημερίς των Κυριών*, 25.7.1893, σελ. 3).

χώρες, και να αποτελέσει μέρος διαγωνιστικών εκδηλώσεων<sup>8</sup>. Η αθλητικοποίηση της ποδηλασίας έναντι της ποδηλασίας αναψυχής, καθώς και οι αθλητικές πρακτικές που υποστήριζαν αυτό τον προσανατολισμό, δεν αφορούσαν βεβαίως το πλήθος των ποδηλατιστών, αλλά αποτέλεσαν σημαντικό στοιχείο της για τη διάδοση και την ανάπτυξή του.

Με την πάροδο του χρόνου, δημιουργήθηκαν ποδηλατικοί σύλλογοι και σχολές εκμάθησης της ποδηλασίας, ενώ έκαναν την εμφάνισή τους τα πρώτα καταστήματα πώλησης, ενοικίασης ποδηλάτων και ειδικά μηχανουργεία. Οι πρώτοι ποδηλατικοί σύλλογοι ιδρύονται στην Αθήνα το 1891. Τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1895, αναφέρεται η ανάπτυξη τεσσάρων ακόμη ποδηλατικών συλλόγων, τεσσάρων σχολών, που λειτουργούσαν συστηματικά και μεθοδικά για την εκμάθηση της ποδηλασίας, πέντε καταστημάτων πώλησης ποδηλάτων, τριών καταστημάτων ενοικίασης. Σημαντικός εμφανίζεται και ο αριθμός των ποδηλατιστών που φαίνεται να υπερβαίνει τους χίλιους, από τους οποίους μάλιστα οι τετρακόσιοι ήταν ιδιοκτήτες ποδηλάτων<sup>9</sup>.

Οι σύλλογοι αυτοί συνδέονται συχνά με μέλη της βασιλικής οικογένειας που, ως επίτιμα μέλη τους, προσδίδουν ιδιαίτερο κύρος στη νέα αυτή δραστηριότητα. Ο *Ποδηλατικός Σύλλογος Αθηνών*, που ιδρύθηκε την 14η Σεπτεμβρίου 1891, τελούσε υπό την αιγίδα του Πρίγκιπα Γεωργίου, ο *Πανελλήνιος Ποδηλατικός Σύλλογος*, που ιδρύθηκε την 15η Απριλίου του 1893, του Πρίγκιπα Νικολάου, η *Ποδηλατική Ένωση εν Αθήναις* κι αυτή του Πρίγκιπα Γεωργίου και ιδρύθηκε την 23η Απριλίου 1893, όπως και ο *εν Αθήναις Όμιλος Ποδηλατών* (Αδάμας, 1896).

Την ίδια περίοδο, στον Πειραιά εμφανίζονται δύο ποδηλατικοί σύλλογοι, ένα κατάστημα πώλησης ποδηλάτων, δύο για ενοικίαση, μία σχολή εκμάθησης της ποδηλασίας και πάνω από διακόσιοι ποδηλάτες, από τους οποίους περίπου πενήντα ήταν ιδιοκτήτες. Στον Πειραιά έχουμε τον *Όμιλο Ποδηλατών Πειραιώς*, που ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1891 και αποτελεί τον πρώτο ποδηλατικό σύλλογο στην Ελλάδα, ενώ από το 1896 μετονομάζεται σε *Ποδηλατική Εταιρία Πειραιώς*. Τον Ιούνιο του 1894, μέλη του *Ομίλου Ποδηλατών* αποσπάστηκαν από τον *Όμιλο* και ίδρυσαν το 1895 νέο ποδηλατικό σύλλογο με την επωνυμία *Ποδηλατική Ένωση Πειραιώς* (Αδάμας, 1896).

8 Ενδεικτικά για τη διαδικασία συγκρότησης και νοηματοδότησης του Tour de France, ως ιδιαίτερα σημαντικού αθλητικού διαγωνισμού και πολιτιστικού σύνθετου της γαλλικής πολιτιστικής μνήμης, βλ. Dauncey & Hare (2003).

9 Βλ. σχετικά, Αδάμας, 1896, σελ. 476. Το άρθρο συντάχθηκε από τον, Πειραιώτη Αξιωματικό του Βασιλικού Ναυτικού, Βασίλειο Καφαμπέλη, ο οποίος υπογράφει με το ψευδώνυμο «Βάσος Αδάμας». Ο ίδιος είχε προτείνει τη στέγαση όλων των φίλων του ποδηλάτου σε έναν σύλλογο, ιδέα που οδήγησε στη σύσταση του πρώτου ποδηλατικού συλλόγου στην Ελλάδα, του *Ομίλου Ποδηλατών Πειραιώς*, το 1891.

Παράλληλα, λειτουργούσαν στην Πάτρα, από το 1894, ο ιδιαίτερα δραστήριος *Ποδηλατικός Σύλλογος Πατρών*, δύο καταστήματα πώλησης και ενοικίασης ποδηλάτων, μία σχολή εκμάθησης, ενώ υπήρχαν εκατό πενήντα, περίπου, ποδηλάτες από τους οποίους οι μισοί ήταν ιδιοκτήτες. Ποδηλατική δραστηριότητα αναφέρεται την ίδια περίοδο και στη Σύρο, όπου λειτουργεί η *Ποδηλατική Ένωση Ερμούπολεως*, που ιδρύθηκε την 16η Ιουλίου 1894, καθώς και μια σχολή εκμάθησης με αρκετούς ποδηλάτες, ενώ αναφέρεται ότι την ίδια περίοδο στην υπόλοιπη Ελλάδα υπήρχε, διάσπαρτος, ένας σημαντικός αριθμός, περίπου εκατό ποδηλατών.

Η ποδηλασία, παρά το γεγονός ότι ξεκίνησε αρχικά ως περιηγητική πρακτική άσκησης, διασκέδασης και συναναστροφών των αστικών ελίτ, σύντομα και παράλληλα με τησχόλη οδηγήθηκε από το νέο πνεύμα του ανταγωνιστικού αθλητισμού. Η αγωνιστική ποδηλασία διευρύνεται σημαντικά, κυρίως στις παραμονές των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών αγώνων του 1896<sup>10</sup>. Τότε, συστήνεται με το Βασιλικό Διάταγμα τις 13ης Οκτωβρίου του 1895 η *Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία* (ΕΠΕ)<sup>11</sup>. Ήταν η πρώτη εθνική ομοσπονδία της ποδηλασίας και εξυπηρέτησε κυρίως τους ποδηλάτες αθλητές του Πειραιά και της Αθήνας, προκειμένου να λάβουν μέρος στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Για την αρτιότερη διεξαγωγή του αθλήματος, αποφασίστηκε η κατασκευή του πρώτου σύγχρονου ποδηλατοδρομίου στο Νέο Φάληρο. Ο θεμέλιος λίθος του σταδίου τέθηκε τον Νοέμβριο του 1895 και αποτέλεσε σημαντικό γεγονός για τον αθλητικό κόσμο, με την ΕΠΕ να αποστέλλει την πρώτη της πρόσκληση προς όλους τους ποδηλάτες αθλητές της Αθήνας και του Πειραιά.

Λίγο αργότερα, το 1898, ιδρύεται και ο Σύνδεσμος Ελλήνων Δρομέων, που «Υπό την επωνυμίαν ταύτην οι εξ επαγγέλματος ποδηλάται τη πρωτοβουλία των κ. Γ. Κωλέττη, Π. Παρασκευοπούλου, Ηλία Χρηστοπούλου και Π. Σαββίδου, ίδρυσαν ποδηλατικόν Σύλλογον. [...] επ' ωφελεία του ποδηλατικού sport». Είναι, ίσως, ο πρώτος ελληνικός ποδηλατικός σύλλογος, μετά την ΕΠΕ, που φαίνεται να προάγει κυρίως το ήθος της αγωνιστικής ποδηλασίας.

10 Ο Πιέρ ντε Κουπερτέν σε επιστολή του προς το περιοδικό *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησης της Ανατολής*, με αφορμή την κυκλοφορία του πρώτου τεύχους, αναφέρει ότι: «ο σύγχρονος πολιτισμός, παρέχει ημίν μίαν επί πλέον ευκολίαν δια της ανακαλύψεως του ποδηλάτου» και αναφέρει στη συνέχεια «Κατά Νοέμβριον του 1894, οπότεν ηγωνιζομην εν τω Ζαππείω και τω Παρνασσώ, όπως πείσω τους Αθηναίους, ίνα αι νέαι Ολυμπιάδες παρ' αυτοίς εγκαινισθώσι, [...] και εξήτουν να νικήσω την αντίστασιν του κοινού και της κυβερνήσεως μοι υπεδείκνουν την απρέπειαν ποδηλάτου κυλιόμενου εις τους πρόποδας τού Παρθενώνας!» (Couberten, 1898).

11 Πρώτος πρόεδρος της ΕΠΕ διετέλεσε ο μηχανικός Κ. Βελλίνης και γραμματέας της ο Ν. Κουκέας. Επίσημως την προεδρεία της Εταιρείας είχε αναλάβει ο Πρίγκιπας Γεώργιος, ενώ μέλη της διοίκησης διετέλεσαν οι καλύτεροι Αθηναίοι και Πειραιώτες ποδηλάτες. Ο Κ. Βελλίνης, ο οποίος είχε αναλάβει και τον αρχικό σχεδιασμό του Ποδηλατοδρομίου, υπηρέτησε επίσης ως Γραμματέας της *Ειδικής Επιτροπής των Ολυμπιακών Ποδηλατικών Αγώνων* (Εφημ. Σκριπ, 13.12.1895, σελ.1).

Στις αρχές του 20ού αιώνα, το άθλημα διέρχεται μια περίοδο κρίσης. Ο πολλαπλασιασμός των ποδηλάτων στα αστικά κέντρα έρχεται μαζί με την αποδυνάμωση των πρώτων ισχυρών ποδηλατικών συλλόγων, που είχαν στεγάσει κυρίως τα ανώτερα στρώματα. Μάλιστα από το 1906, κατά την κατάρτιση του αγωνιστικού προγράμματος της Μεσολυμπιάδας, «το ποδήλατον διεγράφη επί τω λόγω της γενικής παρακμής της ποδηλασίας, εις ην και η Ελλάς υπό έποψιν παραγωγής δρομέων υπέκυψεν όντως από του 1902». Χαρακτηριστικό είναι, επίσης, το γεγονός ότι στους αγώνες ποδηλασίας στο πλαίσιο των Πανελληνίων Αγώνων του 1908-1909 στο Ποδηλατοδρόμιο μετείχε μόνο ένα σωματείο, η Ποδηλατική Εταιρεία Αθηνών. Λίγο αργότερα, το 1911, στον κατάλογο των αθλητικών σωματείων που ήταν μέλη του ΣΕΑΓΣ, δεν περιλαμβάνεται ούτε ένας ποδηλατικός σύλλογος. Εκείνοι μάλιστα που ίδρυσαν και στελέχωσαν στις αρχές της δεκαετίας του 1890 τους ποδηλατικούς συλλόγους, μέλη των ανώτερων τάξεων, φαίνεται ότι μετατοπίζονται σταδιακά προς νέα πεδία του δημόσιου χώρου, που θα τους εξασφάλιζαν ορατότητα και κοινωνική διάκριση. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ακόμη και αυτή η ΕΠΕ, δεκαπέντε χρόνια μετά την ίδρυσή της, μετονομάστηκε σε *Ελληνική Εταιρεία Περιηγήσεων* (Touring Club de Grece).

Μολονότι είναι δύσκολο να εκτιμηθεί επακριβώς η συμμετοχή στις διάφορες δραστηριότητες, θα λέγαμε ότι, με βάση τις δημοσιεύσεις στον Τύπο, οι ανταγωνιστικές δραστηριότητες δεν αποτελούσαν μάλλον την πλειονότητα. Εξάλλου, μία ποδηλατική δραστηριότητα θα μπορούσε να έχει ταυτόχρονα αθλητική μορφή αλλά και πρακτική υπαίθριαςσχόλης και αναψυχής. Άλλωστε, το απρόβλεπτο του φυσικού περιβάλλοντος δημιουργούσε δυσκολίες στην τυποποίηση των διαδρομών αλλά και στη καταμέτρηση των επιδόσεων. Ωστόσο, συχνά αναφέρονται οι ιδιαίτερες επιδόσεις που επιτυγχάνονται από τους ποδηλάτες που ακολουθούν μια σχετικά σταθερή διαδρομή, ιδίως προς τους δημοφιλείς προορισμούς.

Η «ιππασία» με ένα ποδήλατο, μια δραστηριότητα που απαιτούσε από τον αναβάτη ιδιαίτερες δεξιότητες, θεωρούνταν εξ ορισμού άθλημα με την έννοια της σωματικής άσκησης κατά τον ελεύθερο χρόνο, ανεξάρτητα από το αν περιλάμβανε αγώνες και ρεκόρ ταχύτητας. Οι πρώτοι αγώνες διοργανώθηκαν σε αυτοσχέδια διαμορφωμένες πίστες του περιαστικού χώρου καθώς και σε δημόσιους δρόμους, με την παρουσία σημαντικού αριθμού θεατών και την κάλυψή τους από τον Τύπο. Οι πρώτες καταγραφές έρχονται από τον Πειραιά τον Απρίλιο του 1892 από τους αγώνες που διοργάνωσε ο Όμιλος Ποδηλατών Πειραιώς, στην πρώτη επέτειο από την ίδρυσή του. Σε αυτούς τους αγώνες, που έγιναν τη δεύτερη ημέρα του Πάσχα, οι εφημερίδες αφιέρωσαν εκτενείς περιγραφές:

«Οι Πειραιείς κατά τούτο υπερέβησαν τους Αθηναίους. [...] Χθες ενώπιον κόσμου απείρου ολοκλήρου δυνάμεθα να είπωμεν της πόλεως του Πειραιώς διά των ποδηλατοδρομιών απέδειξαν την εργασίαν και την εκγύμνασιν των. Κατώρθωσαν διά των προαγγελθέντων αγώνων να δώσωσι μιαν ημέραν ζωής εις τον συνήθως ήρεμον Πειραιά. Και οι Αθηναίοι όμως ποδηλατισταί δεν έμειναν οπίσω. Πεντήκοντα τουλάχιστον κατήλθον από πρωίας εις Πειραιά φιλοτίμως συνεργασθέντες μετά των εν Πειραιεί συναδέλφων των υπέρ της τελειότερας εκτελέσεως του πρώτου εν Ελλάδι αγώνος ποδηλατιστών» (Το Άστυ, 8. 4. 1892).

Επίσης, αγώνες διεξήχθησαν από τη Γερμανική Ποδηλατική Ένωση, που είχε ιδρύσει ο Γκέντριχ στο Νέο Φάληρο τον Απρίλιο του 1893, ενώ τον Ιούνιο της ίδιας χρονιάς ήταν η σειρά του Πανελληνίου Ποδηλατικού Συλλόγου, που διαμόρφωσε για τον σκοπό αυτόν αυτοσχέδιο ποδηλατοδρόμιο στην Κηφισιά. Μάλιστα, στους αγώνες αυτούς καταγράφεται η «πρωτοφανής έκπληξη και ταραχή» των θεατών με την εμφάνιση «δύο νεανίδων επί ποδηλάτων».

Αγώνες οργανώθηκαν, επίσης, από τον Ποδηλατικό Σύλλογο Αθηνών στο Παλαιό Φάληρο τον Μάιο του 1894 και λίγες ημέρες αργότερα από τον Πανελλήνιο Ποδηλατικό Σύλλογο στο Νέο Φάληρο. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους πραγματοποιήθηκαν αγώνες στον Πειραιά από την Ποδηλατική Ένωση Πειραιώς και λίγες ημέρες αργότερα από τον Ποδηλατικό Σύλλογο Αθηνών. Την ίδια περίοδο πραγματοποιήθηκαν αγώνες και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας, όπως στην Πάτρα από τον Ποδηλατικό Σύλλογο Πατρών (Αδάμας, 1896).

Την περίοδο αυτή, έχουμε τις πρώτες καταγραφές επιδόσεων αρχικά στους αγώνες του Πειραιά, το 1892 με την τέλεση αγώνων ταχύτητας 2.5, 3 και 7.5 χιλιομέτρων και, κατόπιν, το 1893 και 1894, στο πλαίσιο αγωνιστικών προκλήσεων μεταξύ γνωστών ποδηλατιστών της εποχής. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις των Παρασκευόπουλου και Κυπαρίσση, αλλά και των Κωνσταντινίδη και Γκέντριχ οι οποίοι προσπάθησαν να καταρρίψουν το ρεκόρ ταχύτητας, στην απόσταση των 3 και 52 χιλιομέτρων, στο «Δέλτα» του Παλαιού Φαλήρου (Εστία, 6. 8. 1894, σελ.3).

Έως τις παραμονές των Ολυμπιακών αγώνων, παρέμενε μετέωρη η κατασκευή ενός κατάλληλου χώρου «μετά της δεούσης επιστημονικής ακριβείας και επί τη βάσει των παραδειγμαμένων κανόνων της ασκήσεως και της υγιεινής να ασκούνται και εκτελώσι πάντας τους ποδηλατικούς αγώνας». Η ευκαιρία δόθηκε με την τέλεση των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων, οπότε και κατασκευάστηκε το ποδηλατοδρόμιο. Μια απόφαση που αντανακλούσε και αποτελούσε μέρος των

διαδικασιών εκσυγχρονισμού της χώρας και συνέβαλε στην εξομοίωση της Αθήνας με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις (Αδάμας, 1896).

## 5. Το ταξίδι με ποδήλατο

Το ποδήλατο χρησιμοποιήθηκε αρχικά για εκδρομικούς και περιηγητικούς σκοπούς. Χαρακτηριστική είναι μια, σε αδρές γραμμές, αφήγηση αυτής της ιδέας που οδήγησε στην ίδρυση του *Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών*. Σε μία από τις δημοσιεύσεις του Συμβουλίου του Συλλόγου, στο περιοδικό *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησης της Ανατολής*, που εκδίδει ίδιος ο Σύλλογος, αναφέρει ότι η ιδέα της ίδρυσής του γεννήθηκε σε μέλος του συλλόγου κατά τη διάρκεια κάποιου ταξιδιού του στην Ευρώπη:

*«Από της στιγμής όμως εκείνης απεφάσισα να θέσω εις ενέργειαν εν όνειρον, όπερ από παιδικής ηλικίας έτρεφον, το όνειρον του να ιδρυθή μία εταιρία, εις σύλλογος εν Ελλάδι, εν είδος Touring-Club, όστις να εργασθή, να συγκεντρώση περίξ αυτού όλους τούς άνδρας της καλής θελήσεως όλους τους αγαπόντας πράγματι τον τόπον μας και να προβή εις την διευκόλυνσιν των μέσων της ανακαλύψεως των αγνώστων φυσικών καλλονών τής χώρας και να καταστήση αυτάς προσιτάς εις τον θαυμασμόν πάντων. Τ' ανωτέρω ανεκοίνωσεν ημίν επανελθών εξ Ευρώπης εις των συναδέλφων μας. Η ανακοίνωσης υπήρξε τόσον σπουδαία και το προτεινόμενον εγχείρημα τόσον φιλόπατρι, ώστε συνελθόντες εις σύσκεψεν υιοθετήσαμεν αμέσως την λαμπράν ταύτην ιδέαν και απεφασίσαμεν, ίνα αναλάβη και δώση σάρκα εις αυτήν ο ημέτερος Σύλλογος»* ([Το Συμβούλιον του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών] *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησης της Ανατολής*, 1-15. 10. 1889, σελ. 27-28).

Ο ποδηλατιστής είναι πάνω απ' όλα περιηγητής και το ποδήλατο είναι το μέσο για να επισκεφτεί τους διάφορους προορισμούς. Ουσιαστικά είναι αυτός που ταξιδεύει για την ευχαρίστηση και το στοιχείο αναφοράς αυτής της δραστηριότητας είναι το ποδήλατο. Στο πλαίσιο αυτό, κεντρικό στοιχείο του ποδηλατικού τουρισμού καθίσταται ο τόπος, ως τουριστικός προορισμός και είναι αυτό που καθορίζει τις διαδρομές των περιηγητών. Ο Παύλος Νιρβάνας, σε άρθρο του το 1895, μας μεταφέρει τις οπτικές ενός αστικού χώρου σχετικά με το νέο τεχνολογικό επίτευγμα του ποδηλάτου, το οποίο συσχετίζεται με πρακτικές αλλά και αξίες της εποχής του:

«[Ο]ι ερασταί της φυσικής ζωής, του υπαίθρου, της κινήσεως και του καθαρού αέρος δεν ευρίσκουν σύμβολον ευγλωττότερον των τάσεών των από το αβρόν, το ελαφρόν, το αποσιτίλβον μηχανήμα, το κυλιόμενον με τόσην χάριν και μαλακότητα και ορμήν επί των δύο τροχών του. [...] Αλλά διά τον τόπον μας, το ποδήλατον, μαζί με την τόνωσιν των σωματών, μαζί με την ισορρόπησιν της ψυχής, μαζί με την ζωογόνησιν του αίματός μας, έχω την αισιοδοξίαν να ελπίζω ότι μας υπόσχεται κάτι τι ακόμη επισημότερον και ευγενέστερον» (Νιρβάνας, 1895).

Ασφαλώς, δεν θα μπορούσε να περιοριστεί στη σωματική άσκηση και την αναψυχή, και γι' αυτό προτρέπει τις διοικήσεις των διάφορων ποδηλατικών συλλόγων να διευρύνουν τη δραστηριότητα αυτή προς την γνώση της φύσης και της αγροτικής ενδοχώρας:

«Με το ποδήλατον, κύριοι [...] των ποδηλατικών σωματείων και των ποδηλατικών εκδρομών, σχετίσατέ μας προς την πατρίδα μας, την πατρίδα την οποίαν αγνοούμεν, όσον κανείς λαός δεν αγνοεί την ιδικήν του. Φέρετέ μας εις τα βουνά της και εις τους κάμπους της, φέρετέ μας ν'αντικρύσωμεν την ελληνικήν ζωήν και να συγκοινωνήσωμεν με την αληθινήν ψυχήν του έθνους, φέρετέ μας προς τας υγιεινάς, τας μεγάλας πνοάς των ορεινών ανέμων και της θαλασσινης αύρας. [...] Αυταί θαναστήσουν εις τα στήθη μας την αληθινήν, την σεμνήν, την ιεράν ιδέαν της πατρίδος» (Νιρβάνας, 1895).

Ο συγγραφέας συνδέει τον ποδηλατικό με την υγεία και την αναψυχή ενώ παράλληλα αποδίδει στην περιήγηση μια ιδιαίτερη παιδαγωγική διάσταση (Βοβολίνης, 1951, σελ. 16-18). Άλλωστε, ήδη στα τέλη του 19ου αιώνα, συνδυάζει την επαφή με τη φύση και την προσέγγιση της ελληνικής υπαίθρου με τη υγεία την πατριδογνωσία, στο πλαίσιο ενός κυρίαρχου λόγου που συναρτά την εθνική ακμή με την ατομική υγεία (Κουλούρη, 1997, σελ. 366). Παράλληλα, η εκδρομή, σύμφωνα με τον Νιρβάνα, νομιμοποιείται και μέσω του εκπαιδευτικού της χαρακτήρα, αφού θεωρεί ότι ενισχύει τον πατριωτισμό και ότι σε αυτή τη δραστηριότητα δεν καλλιεργείται μόνο η ατομική ευεξία αλλά και εθνικοί δεσμοί με την ύπαιθρο. Με τον τρόπο αυτόν, η προώθηση και η οργάνωση των ποδηλατικών περιηγήσεων, επικαλείται σκοπούς όπως η ανακάλυψη των εθνικών τοπίων, η συνάντηση με την ύπαιθρο και η γνώση της εθνικής κληρονομιάς, η συνάντηση και η αλληλεπίδραση μεταξύ των αστών και των χωρικών.

Επίσης, οι εκδρομές που διοργανώνουν οι ποδηλατικοί αλλά και άλλοι σύλλογοι, είναι μια ψυχαγωγική δραστηριότητα που φαίνεται να πυκνώνει προς τα τέλη του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ού<sup>12</sup>, όταν εμπεδώνονται και διευρύνονται οι συλλογικές δραστηριότητες αναψυχής ως πρακτικές κοινωνικών συναναστροφών. Έτσι, ορισμένες περιοχές φαίνεται ότι κατέστησαν δημοφιλείς εκδρομικοί προορισμοί, όπως οι κοντινές περιαστικές περιοχές του Άγιου Ιωάννη του Ρέντη, των Σεπολίων, του Δαφνιού, του Παλαιού Φαλήρου, του Τατοΐου και της Κηφισιάς, αλλά και πιο απομακρυσμένες, με ιδιαίτερα ιστορικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά, όπως το Λαύριο, η Βουλιαγμένη, η Δεκέλεια, η Ελευσίνα, το Πέραμα, η Σαλαμίνα, ο Μαραθώνας, η Θήβα, η Λειβαδιά, η Κόρινθος, το Ναύπλιο, η Επίδαυρος και η Τρίπολη.

Αυτή η νέα δραστηριότητα, προϋπέθετε τον ενδεδειγμένο σχεδιασμό των διαδρομών. Η απαραίτητη, όμως, χαρτογράφηση του οδικού δικτύου επιχειρήθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα, οπότε καταγράφηκαν οι δημόσιοι οδοί κοντά στην Αθήνα και τα περίχωρά της, οι εθνικοί και δημοτικοί της Στερεάς Ελλάδας που ήταν προσβάσιμοι και κατάλληλοι για το ποδήλατο<sup>13</sup>. Αυτή η καταγραφή ανατέθηκε από τον Όμιλο Ποδηλατητών στον Θεόφιλο Ε. Φεράλδη, οποίος επέλεξε ως μονάδα μέτρησης το στάδιο, χίλια μέτρα<sup>14</sup>.

Παράλληλα, η χρήση του ποδηλάτου παρείχε στους ποδηλάτες σχετική αυτονομία στη διαχείριση του χρόνου σε σχέση με το τρένο, που προϋπέθετε την εξάρτηση του εκδρομέα από το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα ωράρια των δρομολογίων του.

*«Η ιππασία αυτών [των ποδηλάτων] είναι ανετωτέρα, δύναται και ο επιβάτης να σταματά όπου θέλει, να περιεργάζεται την φύσιν, να κρατή σημειώσεις κτλ. Η ταχύτης των τριτρόχων αυτών είναι καταπληκτική. Πέρυσιν 67 ζέντλεμαν εξεκίνησαν ένα πρωί από το Λονδίνον διά να δοκιμάσουν πόσον δρόμον έμελλον*

12 Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου εκδρομείς από διαφορετικούς συλλόγους ή επαγγελματικούς κλάδους συναντώνται τυχαία σε εξοχικές τοποθεσίες γύρω από την Αθήνα. Για παράδειγμα την Κυριακή, 2 Μαΐου 1899, στη Μονή Πεντέλης συναντήθηκαν τυχαία τα μέλη του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών, περί τους 150 «αντιπρόσωποι του εν Αθήναις χρηματιστικού κόσμου» και μέλη της γερμανικής παροικίας της Αθήνας. (Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησης της Ανατολής, 1-15. 8. 1899, σελ. 357-358).

13 Σχετικά με τη συγκρότηση του πρώτου οδικού και λιμενικού δικτύου στην Ελλάδα, από την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους, βλ. Συναρέλλη (1989)

14 Σύμφωνα με αυτή την καταγραφή, ως «βατοί» οδοί χαρακτηρίζονται οι παρακάτω: Θήβα – Χαλκίδα, Θήβα – Λιβαδειά – Δόμβραινα – Άγιος Ιωάννης, Λιβαδειά–Λαμία, Λιβαδειά – Αταλάντη, Αταλάντη – Νέα Πέλλη – Μπράλος – Λαμία, Λιβαδειά - Ελάτεια (Δραχμάνι) – Άμφισσα – Ιτέα – Δελφοί, Λαμία - Στυλίδα (πέραν της Στυλίδας οδός άλλη δεν υπάρχει), Λαμία – Λιανοκλάδι – Καρπενήσι. (Φεράλδης, 1895, σελ. 48-60)

να διανύσουν εντός 24 ωρών. Τα αποτελέσματα υπήρξαν σημαντικώτατα. [...] Τόσον δρόμον δεν δύναται να διανύση εντός τόσο του χρόνου ουδέ ίππος. [...] πέρυσιν επωλήθησαν εν Αγγλία δέκα χιλιάδες τρίτροχα. Φέτος δε υποτίθεται ότι θα πωληθούν πλειότερα. Μόλις δε παρήλθεν επταετία αφής έτρεξε το πρώτον τρίτροχον» (Ακρόπολις, 18. 4. 1884, σελ. 4).

Η δίτροχη «μηχανή ελευθερίας» επέτρεψε την ευέλικτη κινητικότητα με πρωτοφανή, για την εποχή, ταχύτητα που ξεπερνούσε το μέσο ρυθμό ταχύτητας των αλόγων, γεγονός που παρείχε στους ποδηλάτες νέες εμπειρίες μετακίνησης, αυτονομία και διεύρυνση των εκδρομικών τους επιλογών.

## 6. Η ταξιδιωτική αφήγηση

Η περίοδος που ακμάζει η ποδηλασία συνδέεται με την εμφάνιση των πρώτων αθλητικών περιοδικών, που δημιούργησαν οι διάφοροι ποδηλατικοί σύλλογοι. Το 1894 κυκλοφορεί το πρώτο αθλητικό περιοδικό με τον τίτλο Το Βέλος με εκδότη τον Πανελλήνιο Ποδηλατικό Σύλλογο. Η έκδοσή του ήταν βραχύβια και σύντομα ανέστειλε την έκδοσή του, αλλά, στις αρχές του 1895, εκδόθηκε από τον Όμιλο Ποδηλατών Πειραιώς το ετήσιο Ποδηλατικό Ημερολόγιο, με συγγραφείς σημαντικούς λόγιους και ποιητές της εποχής, που όμως κι αυτό δεν είχε την αναμενόμενη στήριξη από το κοινό των ποδηλατιστών. Το πρώτο περιοδικό αθλητικού περιεχομένου που κάνει αισθητή την παρουσία του στο δημόσιο χώρο είναι η Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής, του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών και περιλαμβάνει στην ύλη του όλα τα σύγχρονα σπορ της εποχής<sup>15</sup>.

Το περιοδικό κυκλοφόρησε από το 1898 έως το 1901 και από στις στήλες του δημοσιεύονται συστηματικά άρθρα σχετικά με την ποδηλασία και τον εκδρομισμό. Διάφοροι, επώνυμοι και ανώνυμοι, αρθρογράφοι παρουσιάζουν τη γοητεία που ασκεί το ποδήλατο, όπου αποτυπώνεται μια σημαντική τεχνολογική και κοινωνική πρόοδος αλλά και ένα μέσο ατομικής χειραφέτησης, ιδιαίτερα μεταξύ των μελών της ανώτερης και μεσαίας αστικής τάξης, με επαρκή μέσα για την αγορά και ελεύθερο χρόνο για τη χρήση του. Αλλά και ο εκδρομισμός καταλαμβάνει σημαντικό χώρο στην αρθρογραφία του περιοδικού με χαρακτηριστικά τα σχόλιο ανώνυμου αρθρογράφου για την ίδρυση και τη δράση του Ομίλου Εκδρομών:

15 Αναφέρονται τα αθλήματα της «Ποδηλασίας, Αυτοκινήτων αμαξών, Αθλητισμού, Ιππευτικής, Κυνηγείας, Αλιείας, Εκδρομών, Σκοπευτικής, Πυγμαχίας, Πάλης, Ξιφασχίας, Τέννις, Ποδοσφαιροβολίας, Χόκεϊ, Ενοργάνου Γυμναστικής, Κολυμβητικής, δια περιστέρων ανταποκρίσεως εκδρομών κλ. κλ. κλ.» (Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής, 1.10. 1898, σελ. 2).

«Η φρενίτης, η οποία διεδέχθη τους Ολυμπιακούς αγώνας, δεν έχει καμμίαν σχέσιν με την λογικήν και συστηματικήν εργασίαν η οποία γίνεται σήμερον, όπως η σωμασμία και εν γένει η υπαίθριος ζωή, φέρουν αντιπερισπασμόν εις τας συγκεντρώσεις των θιασωτών των πνευματωδών ποτών, τα οποία διαδίδονται καθημερινώς με όλην την ευκολίαν και ταχύτητα του κακού, να εξυπνήσωσι δε την ελληνικήν νεολαίαν από τον μαρασμώδη βίον. [...] Και ιδού σήμερον έχομεν ν' αναγράψωμεν ευχάριστον αποτέλεσμα του νέου τρόπου του σκέπτεσθαι, διότι η ίδρυσις του Ομίλου των Εκδρομών, την οποίαν ευφροσύνως χαιρετίζομεν, δεν είνε ουδέν άλλο ή συνέπεια της κατανοήσεως της ανάγκης της υπαίθριου ζωής, η οποία προς ουδέν δύναται να παραβληθή, όταν συνδυάζει την τέρψιν και διδασκαλίαν» ([ΤΑΣΗΣ] (1898), *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 1-15.7.1899, σελ. 324).

Οι αντιλήψεις σχετικά με τη θεραπευτική επίδραση της φύσης στην ψυχική και σωματική βελτίωση της υγείας των αστικών πληθυσμών, έναντι του εκφυλιστικού προτύπου ζωής των σύγχρονων πόλεων του 19ου αιώνα, συνέβαλαν στη σύνδεση του εκδρομισμού με νέες πρακτικές άσκησης, στις οποίες εντάσσεται και η ποδηλασία, που διαδίδονται, κυρίως, στα ανώτερα κοινωνικά στρώματα. Είναι εμπειρίες που εμπεριέχουν την ενσώματη έκθεση στα στοιχεία της φύσης και αναπαράγονται συχνά σε κειμενικές αναπαραστάσεις των ταξιδιών.

Η αφήγηση του ταξιδιού είναι παρούσα από τα πρώτα χρόνια του ποδηλατικού τουρισμού που, εν είδει επιφυλλίδας, είχε ως στόχο τη μεταφορά εμπειριών και γνώσεων για την ύπαιθρο, ενώ ενθάρρυνε τους αναγνώστες να επιχειρήσουν το ίδιο ταξίδι. Η εμπειρία της ποδηλατικής περιήγησης αποτελούσε επίσης μια άσκηση παρατήρησης του «εξωτικού» ή του ασυνήθιστου αλλά και μια περιήγηση σε προορισμούς με ιδιαίτερο εθνικό ενδιαφέρον. Οι εξορμήσεις των ποδηλατιστών σε απομακρυσμένες περιοχές και πόλεις της ελληνικής περιφέρειας και η ανάδειξη του ιδιαίτερου φυσικού κάλλους ή του αρχαιολογικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν, οδηγούν και στη διαμόρφωση νέων παραστάσεων για την ελληνική περιφέρεια και την ιστορικότητά της, ενώ συμβάλλουν στην εδραίωση αντιλήψεων περί της «μαγείας» της ελληνικής υπαίθρου. Είναι αντιλήψεις που αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό όλων σχεδόν των περιηγητικών κειμένων των ποδηλατιστών αυτής της περιόδου, είτε γράφτηκαν από Έλληνες ποδηλάτες είτε από ξένους επισκέπτες. Οι ταξιδιωτικές ανταποκρίσεις-αφηγήσεις ενημέρωναν παράλληλα τους ποδηλάτες για την κατάσταση των περιφερειακών οδών, ειδικά της αγροτικής ενδοχώρας,

ενώ περιλάμβαναν συχνά επισημάνσεις για έναν διαφορετικό τρόπο ζωής που θα συναντούσαν οι ταξιδιώτες κατά τις περιηγήσεις τους στην ύπαιθρο.

## 7. Με το ποδήλατο στην Πελοπόννησο

Μία από τις πρώτες αφηγήσεις του ταξιδιού ποδηλατιστών εκδρομέων στον ελληνικό Τύπο αναφέρονται σε μια οκταήμερη εκδρομή τεσσάρων μελών του Ομίλου Ποδηλατών Πειραιώς στην Πελοπόννησο τον Αύγουστο του 1894. Η περιήγηση αυτή έλαβε ιδιαίτερη δημοσιότητα στον Τύπο της εποχής, καθώς η εφημερίδα *Εστία* είχε αναλάβει τη δημοσίευση των ταξιδιωτικών εντυπώσεων που θα είχε καθημερινά από τους εκδρομείς ταχυδρομικώς. Η αναγγελία της ποδηλατικής περιήγησης έγινε στις 29 Ιουλίου 1894:

*«Τέσσερες ποδηλατισταί εκ Πειραιώς ορμώμενοι θα αναχωρήσωσιν εντεύθεν μεταβαίνοντες εις Πελοπόννησον, ης θα επισκεφθώσι τα σημαντικώτερας πόλεις, διά του ποδηλάτου εννοείται. [...] θα μεταβώσιν εις Κόρινθον, εκείθεν δε εις Μυκήνας, έπειτα εις το Ηραίον του Άργους, είτα εις Τρίπολιν, Ανδρίτσαιναν, Ολυμπίαν, Πύργον, Πάτρας και εκείθεν εις Αίγιον και δια της Κορίνθου πάλιν και των Μεγάρων θα επιστρέψουν εις Αθήνας. Οι εκδρομείς, νέοι ανήκοντες εις τας καλλιτέρας οικογενείας του Πειραιώς, ευηρεστήθησαν τας εξ εκάστης πόλεως εντυπώσεις της εκδρομής των ν' αποστέλλωσι δι' ολίγων γραμμών εις την "Εστίαν"». (Εστία, 27.7.1894, σελ. 2).*

Ο σχεδιασμός του ταξιδιού και ιδίως η επιλογή της Ολυμπίας δεν ήταν τυχαία, καθώς είχαν προηγηθεί αρχαιολογικές ανασκαφές, όπως και η αναβίωση των πρώτων Ολυμπιακών αγώνων που είχε αποφασιστεί στο Παρίσι λίγους μήνες πριν, το Ιούνιο του 1894 (Young, 1996). Ο ενθουσιασμός για το εγχείρημα θα αποτυπωθεί στην πρώτη τους ανταπόκριση:

*«Ω! τι εξαίσια νυξ με το πάλλευκον και γλυκύ φως της σελήνης! Τι τέρψις ανέκφραστος να διασχίσης τα ανεκτιμήτους αυτάς φυσικάς καλλονάς πετών πάντοτε επί ενός δικύκλου! Ούτε αι ιδιοτροπίαι του ίππου σου, ούτε οι μορφασμοί του ηνιόχου σου. Τίποτε από αυτά. Όλα ήσυχα, κυλίοντα με παρθενικήν ηρεμίαν, με πρόσωπα γελαστά, με ουρανόν μειδιώντα, με συντροφιάν ανεκτίμητον! [...] το ποδήλατον είναι το ευφυνέστερον μέσον της συγκοινωνίας και η ευγενεστέρα των ασκήσεων» (Εστία, 1.8.1894, σελ. 2).*

Η ποδηλασία συνδέεται με την απλότητα και την αυτονομία, ενώ το ποδήλατο παρέχει στον αναβάτη ελευθερία κινήσεων, γεγονός που σχολιάζεται ιδιαίτερα από τους εκδρομείς. Παρουσιάζεται αλλά και προωθείται ως μία σύγχρονη μηχανή, προϊόν της βιομηχανίας και των τεχνολογικών καινοτομιών της, ενώ τοποθετείται στον αντίποδα των μέσων μεταφοράς της εποχής.

Οι ανταποκρίσεις τους περιλαμβάνουν επίσης πληροφορίες σχετικές με το τεχνικό σκέλος του εγχειρήματος, αποτυπώνοντας ως επί το πλείστον το δρομολόγιο που ακολουθούν. Κύρια λειτουργία αυτών των αναφορών είναι να ενθαρρύνουν τους αναγνώστες να επιχειρήσουν το ίδιο ταξίδι. Αναφέρονται σε πόλεις που επισκέπτονται και σε πληροφορίες για τις δυσκολίες μιας διαδρομής, όπως και για την κατάσταση των οδών που αποτελεί μόνιμη μέριμνα των εκδρομέων. Πρόκειται για ένα βασικό στοιχείο των αφηγήσεων, καθώς ο «δρόμος», άλλοτε «οδός» και άλλοτε «διαδρομή», καθορίζει τους σταθμούς και το δρομολόγιο της εκδρομής ενώ αναδεικνύει τις δυσκολίες του εγχειρήματος.

*«[Μ]ε ταχύτητα δώδεκα μέχρι δέκα πέντε σταδίων την ώραν φθάνομεν εις Μέγαρα. [...] Μετά πέντε ώρας θα ευρισκώμεθα εις Κόρινθον. [...] Μετά μικράν ανάπαυσιν εν Μεγάροις ανεχωρήσαμεν την 2 1/2 της πρωίας και την 6 1/2 αφικώμεθα εις την Κόρινθον. Από τους Αγίους Θεοδώρους μέχρι Κόρινθον δρόμος σχεδόν αδιάβατος, τούτο δε εβράδυνεν αρκετά την πορεία μας και μας ηνάγκαζεν ενίοτε να πεζοπορώμεν» (Εστία, 2.8.1894, σελ. 2).*

*«Επισκέφθημεν το Λουτράκιον και Περαιχώραν διατρέξαντες στάδια 40. Η από Κορίνθου εις Λουτράκιον οδός αθλιεστάτη, ενώ το εναντίον δια την από Λουτρακίου εις Περαιχώραν» (Εστία, 3.8.1894, σελ. 2).*

*«Η εισαγωγή του σιδηροδρόμου εν Πελοποννήσω επέφερε την εγκατάλειψιν των οδών αυτής» (Εστία, 4.8.1894, σελ. 2).*

*«Μας απελπίζει η κατάσταση της οδού και η μέχρις Ολυμπίας εκδρομής μάς φαίνεται αδύνατος μη υπαρχούσης ουδεμίας οδού» (Εστία, 5.8.1894, σελ. 2).*

Οι ενδείξεις απόστασης και χρόνου έχουν ενημερωτικό χαρακτήρα. Επιτρέπουν στον αναγνώστη να παρακολουθεί νοερά το εγχείρημα, την απόσταση που διανύθηκε ή που θα διανυόταν από τους ποδηλάτες, τη διάρκεια και τις δυσκολίες του ταξιδιού. «Στάδια» και «ώρες» είναι από τις πιο συχνές λέξεις στις αφηγήσεις τους, καθώς μετρούν τις αποστάσεις και δείχνουν τις δυνατότητες ενός ποδηλατιστή που έχει ως κίνητρο την επιθυμία για περιήγηση και ένα καλό ποδήλατο. Στο πλαίσιο αυτό, τα προβλήματα δεν αποσιωπώνται, αλλά εκλαμβάνονται ως παροχή χρήσιμων

πληροφοριών για τον μελλοντικό ταξιδιώτη, ενώ λειτουργούν και ως μέσο πίεσης προς την πολιτεία για την βελτίωση του οδικού δικτύου.

Η περιηγητική αφήγηση αναπαράγει εμπειρίες άμεσα συνδεδεμένες με τη συμμετοχή των ποδηλατιστών σε ένα απαιτητικό και μερικές φορές ριψοκίνδυνο παιχνίδι, όπου ο χώρος και οι δυσκολίες του δίνουν νόημα στη δραστηριότητα (Griffin, 2016, p. 191). Η ελεύθερη και αυτόνομη μετακίνηση προς απομακρυσμένους προορισμούς, καθώς και οι εμπειρίες τους, ενισχύει τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της ποδηλατικής περιήγησης και προσλαμβάνεται ως μία διαβαθμισμένης δυσκολίας δοκιμασία, η επιτυχής έκβαση της οποίας δίνει και την τελική ικανοποίηση στον ποδηλατιστή. Είναι μια διαδικασία κατά την οποία κατασκευάζονται νέοι «τρόποι ζωής», όπου οι εκδρομικές εξορμήσεις, ως διαδικασία απομάκρυνσης από την ασφάλεια του αστικού χώρου, γίνονται πολύτιμες και επιθυμητές στιγμές της. Είναι οπτικές που συμβάλλουν στη διαμόρφωση κοινών αντιλήψεων, μιας νέας αθλητικής κουλτούρας, αλλά και στη συγκρότηση κοινωνικο-πολιτισμικών κοινοτήτων που αντιλαμβάνονται τις δραστηριότητες αναψυχής ως «σοβαρή» δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου.

Η ταξιδιωτική αφήγηση αποκαλύπτει και άλλες διαστάσεις της εμπειρίας από την ποδηλατική περιήγηση, όπως η σχέση του ποδηλατιστή με την πολιτισμική κληρονομιά, η συνάντησή του με τη διαφορετικότητα, εμβληματικό στοιχείο της οποίας είναι η «αγαθή ή ριψοκίνδυνη» ύπαιθρος. Η ανάλυση αυτών των αναφορών αναδεικνύει, αρχικά, τη σημαντικότητα του προορισμού που προσδίδει αίγλη στο ίδιο το ταξίδι. Υπογραμμίζει, ουσιαστικά, το γεγονός ότι ο προορισμός μετασχηματίζει την ίδια την σωματική διάσταση της ποδηλατικής εμπειρίας συνδέοντάς την στενά με μια εμπειρία του χώρου. Οι αρχαιολογικοί τόποι αλλά και τα διάφορα αξιοθέατα, ως εγνωσμένου κύρους προορισμοί, αποτελούν τη θεμελιώδη πολιτισμική αναφορά ενός «σοβαρού» ταξιδιωτικού παιχνιδιού.

*«Ἦδη ετοιμαζόμεθα να περιέλθωμεν την Ακροκόρινθον και τα λοιπά άξια λόγου περίχωρα [...] θα επισκεφθώμεν το Λουτράκιον ένθα και κατά πάσαν πιθανότητα θα λουσθώμεν [...]. Αύριον αναχωρούμεν διά Μυκήνας και εκείθεν διά το Θέατρον της Επιδαύρου, το Ηραίον και τα λοιπά περίφημα της αρχαιότητος μνημεία. (Εστία, 2.8.1894, σελ. 2).*

*«Κατά την εκ Λουτρακίου επιστροφήν μας διήλθομεν διά της γέφυρας της διώρυγος φωτιζομένης διά 60 κηρίων ηλεκτρικών λαμπτήρων [...] οπωσδήποτε το θέαμα εν πλήρει σεληνιακή νυκτί ην εξάίσιον και απαράμιλλον» (Εστία, 3.8.1894, σελ. 2).*

Οι περιοχές που διασχίζονται δεν δίνουν μόνο αφορμή για ιστορικές και γεωγραφικές επισημάνσεις. Οι τόποι απόδρασης αναδεικνύουν και ευρύτερες πολιτιστικές επιπτώσεις. Η συνάντηση των ποδηλατιστών με την πολιτισμική ετερότητα που κατεξοχήν αντιπροσωπεύει η ύπαιθρος αποτελεί μια άλλη διάσταση της ταξιδιωτικής αφήγησης. Στο πλαίσιο αυτό, το ταξίδι, ως προσωπική περιπέτεια, γίνεται το κάτοπτρο μιας αμφίδρομης σχέσης ποδηλατιστή ταξιδιώτη και επισκεπτόμενου τόπου και πληθυσμού.

*«Άμα τη αφίξει μας συνήλθον σχεδόν όλοι οι κάτοικοι και περιεργάζοντο μετά προσοχής τινές μεν ημάς αυτούς και έτεροι τους διαρκείς συντρόφους μας τα ποδήλατά μας. Ενίοτε ότι χίλιαι δύο ανοησίαι εξήρχοντο των στωμάτων των, ους επετίμα δια τούτο ο δάσκαλος του χωριού. [...] Παραδειγματική η φιλοξενία των χωρικών» (Εστία, 4.8.1894, σελ. 2).*

Όμως ο ποδηλατιστής ταξιδιώτης γράφει για τον τόπο και τον πληθυσμό του μεταφέροντας μόνο ψηφίδες πραγματικότητας και αυτό γιατί δεν μπορεί να δει τον πλούτο των πρωτόγνωρων εμπειριών πέρα απ' ό,τι φέρει μέσα του πνευματικά και συναισθηματικά. Καταγράφει μια προσωπική αναζήτηση που εστιάζει στη διαδικασία κατάφασης της δικής του ιδιότητας ως ταξιδιώτη και όχι στην περιοχή που εξερευνά και στους ανθρώπους της. Έτσι, από την εμπειρία ενός νέου τόπου, η πρώτη αντίδραση είναι συνήθως η απογοήτευση. Στη συνέχεια, η αρχική απογοήτευση δίνει τη θέση της σε μια προσωπική ανακάλυψη και, τελικά, σε μια ευχάριστη εκτίμηση, ένα είδος γοητείας που του ασκεί η ρομαντική εικόνα του άγνωστου «άλλου»<sup>16</sup>.

Το έναυσμα για την ανάπτυξη των εν λόγω εκδρομικών πρακτικών απορρέει από τη συνέργεια της εντεινόμενης αστικοποίησης, της προόδου των μεταφορικών μέσων και της κυριαρχίας του ιατρικού λόγου (discourse), ο οποίος προσδιόριζε την αντιμετώπιση των παθολογικών καταστάσεων εκτός του αστικού περιβάλλοντος, στο φυσικό τοπίο. Συγχρόνως, μέσω της αξιοποίησης αυτών των υλικών, διαμορφώνεται η αναπαράσταση της Ελλάδας ως φορέα της κλασικής πολιτισμικής κληρονομιάς και επιτελείται η αισθητικοποίηση του ελληνικού υπαίθρου χώρου. Το γεγονός αυτό συνιστά θεμελιώδη παράγοντα για τη μετέπειτα κατασκευή της

<sup>16</sup> Σχετικά με τα λογοτεχνικά μοτίβα αφήγησης του ταξιδιού ή της περιήγησης σε λογοτεχνικά κείμενα και ταξιδιωτικές γραφές του 19ου αιώνα καθώς και την κειμενική κατασκευή του ξένου και του εξωτικού σε ταξιδιωτικά κείμενα δυτικοευρωπαίων, βλ. ενδεικτικά Δρούλια, 1993· Βιγγοπούλου, 2003· Πολέζε, 2006· Τσιμπιρίδου, 2008· Ντάσιος, 2020· Pyreć and Uściński, 2022.

εικόνας της τουριστικής Ελλάδας και την ιδεολογική συγκρότηση της έννοιας της «ελληνικότητας» (Βλάχος, 2016). Αυτές τις αντιλήψεις, σχετικά με το εκδρομικό εγχείρημα, συνοψίζει και η τελική αναφορά της εφημερίδας Εστία, με αφορμή την επιστροφή των ποδηλατιστών στον Πειραιά:

*«Διατρέξαν εν όλω υπέρ τα 500 στάδια, επισκεφθέντες τα μάλλον αξιοθέατα μέρη της Πελοποννήσου, ησκήθησαν εις δρόμον μακρόν, είδον πλείστα μνημεία της αρχαιότητος και έζησαν επί 8 όλας ημέρας εν ατμοσφαίρα καθαρά και ζωογόνω, αποκομίσαντες εκ της εκδρομής των πλείστας όσας εντυπώσεις περί των μερών, άτινα διήλθον, των κατοίκων ων τους εξέπληξεν η φιλοξενία και πλείστας άλλας συντελούσας εις την διαμόρφωσιν ακριβούς γνώμης περί της ελληνικής φύσεως και του χαρακτήρος του απλού εισέτι Έλληνος τον οποίον ούτε γνωρίζουν καν οι κάτοικοι των πόλεων» (Εστία, 9.8.1894, σελ. 2)*

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί, επίσης, ότι η δημοσιογραφική κάλυψη αυτών των νέων δραστηριοτήτων οδήγησε στην αύξηση της δημόσιας ορατότητάς τους. Οι ερμηνευτικές πλαισιώσεις που επιχειρούν ενεργοποίησαν τις διαφορετικές οπτικές πρόσληψης και αποτίμησης όσων περιγράφουν και διευκολύνουν την διάδοσή τους σε ευρύτερους κοινωνικούς χώρους. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι αποτελούν δεσπόζουσες πλέον πολιτισμικές αντιλήψεις της δημόσιας σφαίρας της περιόδου σχετικά με το ποδήλατο και τις πολιτισμικές του λειτουργίες της “αυθεντικής” υπαίθρου, που κατακλύζονται από τον αρχαίο πολιτισμό και τη καθαρότητα της φύσης. Αυτό το πολιτισμικό πλαίσιο, που αποκτά και ιδεολογική έκφραση, ανιχνεύεται λίγα χρόνια αργότερα και στην επιστολή του Μιλτιάδη Ι. Βρατσάνου, προς τον πρόεδρο και τα μέλη του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών:

*«Ο Σύλλογος Υμών πρόκειται να ελαττώση του επισκεπτομένου και θαμίζοντας εις τα καφφεία και ζαχαροπλαστεία και τα άλλα της αργίας καταγωγή, εν οίς κατατριβομένη φθείρεται η νεότης, να συνεγείρη δε πάντας τούς ομήλικας μετ' αλλήλων και συνάπτη εν τοις συναγωνιζομένοις εταίροις γνωριμότητας και φιλίας, ερειδομένας επί της διεγέρσεως της φιλοτιμίας και αμίλλης. Η ποδηλασία καθολικευομένη θα ενισχύση πολλάς και καλάς κλίσεις, θα συντέμνει τας αποστάσεις, θα ελκύη τους νέους; Εις τον εξοχικόν και γεωργικόν βίον, θα γίνηται δε αφορμή εις τούτους να επισκέπτωνται την πατρίδα και βλέπωσι τα αξιοθέατα τοπεία αυτής και αρχαία μνημεία, επικοινωνώσι δε μετά των εν ταις επαρχίαις ομοεθνών και ομοφύλων επ'»*

αγαθώ της Ελλάδος» (Βρατσάνος, 1899, σελ. 115).

## 8. Επίλογος

Ο εκδρομισμός στα τέλη του 19ου αιώνα ενσάρκωνε την έννοια της προόδου, ενώ αναδείκνυε τον πολιτικό, εκσυγχρονιστικό αλλά και εκπαιδευτικό ρόλο των διαφόρων συλλογικοτήτων της εποχής που τον είχαν εντάξει στις αθλητικές και περιηγητικές δραστηριότητές τους και στις πρακτικές κοινωνικών συναναστροφών. Η εκδρομή ως σωματική άσκηση είχε μέχρι τότε το χαρακτήρα της πεζοπορίας, καθώς, μέχρι τα τέλη του αιώνα, οι εκδρομές γίνονταν συνήθως με τα πόδια. Αναμφίβολα η τεχνολογική εξέλιξη των μέσων μαζικής μεταφοράς, ιδίως του τραίνου, έδωσε νέα ώθηση σε αυτή τη αστική δραστηριότητα αναψυχής. Η εξέλιξη του ποδηλάτου και η ίδρυση ποδηλατικών συλλόγων αποτέλεσαν ένα ακόμη βήμα, με το ίδιο το ποδήλατο να αποτελεί χαρακτηριστικό της κοινωνικής ταυτότητας του αναβάτη του αλλά και της δημόσιας παρουσίας του. Η αλληλεπίδραση ποδηλατιστών και ποδηλάτων, ως τεχνολογικών προϊόντων, συντελεί επίσης στην ανάπτυξη νέων κινητικότητων που επιφέρουν νέες νοηματοδοτήσεις του χώρου και του χρόνου ενώ οι εμπειρίες τους δημιουργούν μια νέα αστική υποκειμενικότητα (Lynch, 1993· Urry, 2007).

Η ποδηλασία, εκτός από την αναψυχή, εξυπηρετούσε όχι μόνο την απαραίτητη σωματική άσκηση αλλά ήταν και μια περιηγητική-εκδρομική πρακτική που είχε αρχίσει να εμφανίζεται λίγα χρόνια νωρίτερα. Αν και ήταν ουσιαστικά μια μηχανή ταχύτητας, το ποδήλατο παρείχε στους εκδρομείς ένα πολύτιμο μέσο για να εξερευνήσουν ελεύθερα τη χώρα, ενώ επέτρεπε στον ποδηλατιστή να έλθει σε επαφή με τη φύση, με έναν ιδιαίτερο τρόπο που δεν εξυπηρετούσαν τα άλλα μέσα μεταφοράς. Το ποδήλατο θεωρήθηκε τότε ως μέσο «απελευθέρωσης» που επέτρεψε τη φυσική και συμβολική απόδραση από το αστικό περιβάλλον. Έδωσε τη δυνατότητα στον ποδηλατιστή μιας, σχεδόν, απεριόριστης κινητικότητας που δεν υπόκειται στους φυσικούς ή χρονικούς περιορισμούς των άλλων μέσων μεταφοράς και του παρείχε τον πλήρη έλεγχο στην εμβέλεια και την ταχύτητα μετακίνησης. Στο πλαίσιο αυτό η ποδηλασία δεν θεωρήθηκε απλώς ένας τρόπος περιήγησης στα αξιοθέατα, αξιοποιώντας τις τεχνολογικές εξελίξεις της περιόδου, αλλά και ένας τρόπος για την εκ νέου ανακάλυψη της υπαίθρου χώρας και την αποκατάσταση του δεσμού μεταξύ ανθρώπου και φύσης, που, σύμφωνα με την κρατούσα αντίληψη της εποχής, είχε διαρρήξει η εντατική αστικοποίηση.

Οι ποδηλάτες εκδρομείς της περιόδου ήταν στην πραγματικότητα ταξιδιώτες που αναζητούσαν χαρακτηριστικά «ελληνικά» σημάδια στην ύπαιθρο. Συμμετείχαν

σε μια διαδικασία «ανάγνωσης» όσων θεωρούσαν διακριτικά της ελληνικότητας, ενώ στις ταξιδιωτικές τους αναφορές εξυμνούν πολλαπλά την ίδια τη φύση και τον ανόθευτο χαρακτήρα του λαϊκού πολιτισμού της υπαίθρου. Στο πλαίσιο αυτό, η «εξωτική» αναπαράσταση της ελληνικής υπαίθρου συνδέονταν με τη χαρτογράφηση μιας ενδοχώρας που όφειλε να διατηρηθεί αμόλυντη από την αστική ανάπτυξη και να συγκροτηθεί ως «μνημείο» της «αυθεντικής» παραδοσιακής ζωής. Οι ταξιδιωτικές αφηγήσεις τους μπορεί να μην αντικατοπτρίζουν απαραίτητα με ακρίβεια την ελληνική αγροτική κοινωνία αυτής της περιόδου, σίγουρα, όμως, αντικατοπτρίζουν το κοινωνικό και πολιτισμικό περιβάλλον των συγγραφέων που τις δημιούργησαν.

Σε αυτές τις αφηγήσεις μπορεί κανείς να ανιχνεύσει ενδιαφέροντα στοιχεία για τους συντάκτες τους, ποδηλάτες ταξιδιώτες συγγραφείς ή και σχολιαστές εκδρομικών πρακτικών, που συγκροτούσαν μια κοινότητα με εμφανή τη δυνατότητα και τη διάθεση να περιηγηθούν την Ελλάδα με τρόπους άμεσα επηρεασμένους, σε μεγάλο βαθμό από τις επικρατούσες αντιλήψεις της εποχής για το ποδήλατο και τον εκδρομισμό. Σε αυτές τις δραστηριότητες εντυπώνεται, επίσης, η έντονη επιρροή από ανάλογες ευρωπαϊκές τουριστικές πρακτικές, όπως είναι, για παράδειγμα, ο τρόπος επιλογής των εκδρομικών προορισμών, οι προσδοκίες τους για το αξιοθέατο, επιδεικνύοντας παρόμοια ενδιαφέροντα με όσους περιηγητές ταξίδευαν με άλλα μέσα. Ο ενθουσιασμός για το ποδήλατο και τις δυνατότητές του ως τεχνολογικού επιτεύγματος, η γοητεία της υπαίθρου αλλά και η ανάδειξη του ενδιαφέροντός τους για την ιστορικότητα του χώρου είναι μερικά από τα στερεοτυπικά επαναλαμβανόμενα χαρακτηριστικά των εκδρομικών τους αφηγήσεων.

Κοντολογίς, οι περιηγήσεις με ποδήλατο μάλλον ενίσχυσαν παρά άμβλυναν την πόλωση μεταξύ των αξιών που παραδοσιακά συνδέονται με την ύπαιθρο και όσων συνδέονταν με την πολιτισμική κατασκευή της πόλης ως αναπαράστασης του νεωτερισμού αλλά και του καταναγκασμού που επέφερε η διαβίωση σε αυτή. Προκάλεσαν τη νοσταλγία για την περασμένη ευδαιμονία και γαλήνη που έτεινε να εξαφανιστεί από την πόλη, λόγω της ανάπτυξής της, αλλά που θα μπορούσαν ακόμη να γίνουν αισθητές στον αγροτικό χώρο. Γεγονός εξόχως αντιφατικό καθώς το ίδιο το ποδήλατο ήταν το κατεξοχήν σύμβολο του μοντερνισμού της περιόδου. Στο πλαίσιο αυτό ο ποδηλατικός εκδρομισμός αντιπαραβάλλεται με τις διαφαινόμενες συνέπειες της αστικής ανάπτυξης της εποχής, καθώς προσέφερε την αίσθηση απελευθέρωσης από τον αστικό τρόπο ζωής, ενώ η επαφή με τη φύση παρείχε όλα τα εχέγγυα για την επίτευξη ενός υγιούς, σωματικά και ψυχικά, βίου. Πρόκειται για προβολές ενός παραδειγματικού τρόπου ζωής, που θεμελιωνόταν στις αλληλοδιαπλεκόμενες αξίες της σωματικής δεξιότητας, της φυσιολατρίας και του πατριωτισμού.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

- [Ανώνυμος] (1884, 18 Απριλίου). *Εφ. Ακρόπολις*, 4.
- [Ανώνυμος] (1884, 18 Απριλίου). Φύρδην-Μιγδην. *Εφ. Ακρόπολις*, 2.
- [Ανώνυμος] (1892, 7-8 Απριλίου). *Εφ. Το Άστυ*, 4.
- [Ανώνυμος] (1892, 8 Απριλίου). Οι χθεσινοί αγώνες. Ποδήλατα και ποδηλατιστάι. Μια εορτή εν Πειραιεί. *Εφ. Το Άστυ*, 2.
- [Ανώνυμος] (1893, 25 Ιουλίου). Οι ποδηλατικοί αγώνες. *Εφημερίς των Κυριών*, 3.
- [Ανώνυμος] (1894, 1 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 17 Αυγούστου). Αγών δρόμου πεζοπορικών ομίλων. *Εφ. Εστία*, 3.
- [Ανώνυμος] (1894, 2 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 29 Ιουλίου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 3 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 4 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 5 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 6 Αυγούστου). Εκ του κόσμου των ποδηλατιστών. Ο κ. Γκέδριχ αγωνιζόμενος μεμονωμένως –Νέαι προσκλήσεις. *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 9 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1895, 13 Δεκεμβρίου). *Εφ. Σκριπ*, 1.
- [Ανώνυμος] (1896, 28 Απριλίου). Γυναίκαι ποδηλάτριαι. *Εφημερίς των Κυριών*, 2-3.
- [Ανώνυμος] (1898, 1 Οκτωβρίου). Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 2.
- [Ανώνυμος] (1899, 1-15 Άγουστου) Έργα και ημέραι ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 356-359.
- [ΤΑΣΗΣ] (1898, 1-15 Ιουλίου). Υπαίθριος Ζωή. Όμιλος Εκδρομών. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 324-326.
- [Το Συμβούλιον του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών] (1889, 1-15 Οκτωβρίου). Η άγνωστος Ελλάς. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 25-28.
- Coubertin, Pd. (1898, 1 Οκτωβρίου). Επιστολή του βαρώνου Πέτρου του Κουβερτέν. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 6-8.
- Αδάμας, Β. (1896). Το ποδήλατον εν Ελλάδι. Σύντομος Επιθεώρησις. Στο Γεώργιος Κασδόνης & Γεώργιος Δροσίνης, *Νέα Ελλάς: εικονογραφημένον εθνικόν ημερολόγιον κατ' έτος εκδιδόμενων: έτος δεύτερον 1896* (σελ. 473-478). Εν Αθήναις.
- Βιγγοπούλου, Ι. (2003). Οι ταξιδιώτες τον 19ο αιώνα. Ένα πολυμορφικό αφήγημα. Στο Β. Παναγιωτόπουλος (Επιμ.), *Ιστορία του νέου ελληνισμού. Τα χρόνια της σταθερότητας (1871-1909)*, τόμ. 5 (σελ. 385-398). Ελληνικά Γράμματα.
- Βλαβιανού, Α. (Επιμ.) (2008). *Ιστορία της Ευρωπαϊκής Λογοτεχνία από τις αρχές του 18ου αιώνα έως τον 20ό αιώνα*, τόμ. β'. Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

- Βλάχος, Φ. Α. (2016). *Τουρισμός και δημόσιες πολιτικές στη σύγχρονη Ελλάδα (1914-1950). Η ανάδυση ενός νεωτερικού φαινομένου*. Economía.
- Βοβολίνης, Α. Κ. (1951). *Το χρονικόν του “Παρνασσού” (1865-1950)*. Φιλολογικός Σύλλογος Παρνασσός.
- Βρατσάνος, Ι.Μ. (1899, 1 Ιανουαρίου). Πρόχειρον Σημείωμα. Τω κυρίω Μιλτ. Νεγροπόντη Προέδρω του Ποδηλατικού Συλλόγου μετά πολλών ευχών επί τω νέω έτει υπέρ Αυτού και των Εταίρων. *Αθλητική και Ποδηλατική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 114-115.
- Δρίτσα, Μ. & Παπαδουλάκη, Κ. (2019). *Ψηφίδες ιστορίας του ελληνικού τουρισμού*. Εκδ. Κέρκυρα-Economía Publishing.
- Δρούλια, Λ. (Επιμ.) (1993). *Περιηγητικά θέματα. Υποδομή και προσεγγίσεις*. Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών/Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών (ΚΝΕ/ΕΙΕ).
- Κουλούρη, Χρ. (1997). *Αθλητισμός και όψεις της αστικής κοινωνικότητας, γυμναστικά και αθλητικά σωματεία 1870-1922*. Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας/Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς (ΙΑΕΝ/ΓΓΝΓ).
- Κουρουζίδης, Σ.(1999). Φυσιολατρικά περιοδικά του μεσοπολέμου. Στο *Ο Περιοδικός Τύπος στον Μεσοπόλεμο*. Πρακτικά Επιστημονικού Συμποσίου: 26 και 27 Μαρτίου 1999. Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας, <https://www.evonymos.org/greek/viewarticle.asp?id=5208>
- Κωνσταντινίδης, Κ. (1930). Η φυσιολατρία τον περασμένο αιώνα. *Εκδρομικά*, 12, 13.
- Κωνσταντινόπουλος, Β. (1959). *Στοιχεία από την ιστορία του ελληνικού εκδρομισμού*. Εκδ. Ομοσπονδίας Εκδρομικών Σωματείων της Ελλάδος.
- Νιρβάνας, Π. (1895). Με το ποδήλατον. *Όμιλος Ποδηλατητών Πειραιώς. Ημερολόγιον 1895*, 24-26.
- Ντάσιος, Α. (2020). *Αναζητώντας τον ελληνικό χαρακτήρα: Οι μαρτυρίες των Βρετανών περιηγητών κατά τον μακρύ 19ο αιώνα*. Μ.Δ. Τμήμα Ιστορίας Αρχαιολογίας, Φιλοσοφική Σχολή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- Πολέζε, Χ. (2006). *Ετερότητα και περιηγητική γραμματεία. Η περίπτωση της Λάρισας κατά τον 19ο αιώνα μέσα από τα κείμενα Ευρωπαίων περιηγητών*. Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- Ράλλη, Γ. Ι. (2019). *Δημόσια Υγεία στην Αθήνα κατά την περίοδο 1870-1920*. Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Ιατρική Σχολή, Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.
- Συναρέλλη, Μ. (1989). *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830 – 1880*. Αθήνα, ΕΤΒΑ.
- Τσιμπιρίδου, Φ. (Επιμ.) (2008). *Οριενταλισμός στα όρια: Από τα οθωμανικά Βαλκάνια στη σύγχρονη Μέση Ανατολή*. Εκδ. Κριτική.
- Φεράλδης, Ε. Θ. (1895). Αι διάφοροι της Ελλάδος οδοί. Περιγραφή και αποστάσεις αυτών. *Όμιλος Ποδηλατητών Πειραιώς. Ημερολόγιον 1895*. Εκ του Τυπογραφείου της Εστίας, 48- 60.

## Ξενόγλωσση

- Allen, G. T. & Sachtleben, W. (1894). *Across Asia on a bicycle: the journey of two American students from Constantinople to Peking*. The Century Co.
- Corbin, A. (Ed.) (1995). *L' avènement des loisirs 1850-1960*. Paris, Aubier.

- Dauncey, H. & Hare, G. (2003) The Tour de France: A pre-modern contest in a post-modern context. *The International Journal of the History of Sport*, doi: 10.1080/09523360412331305613
- Griffin, B. (2016). “Bad roads will absolutely nip in the bud the new development’’: cycling tourism in Ireland in the late nineteenth and early twentieth centuries’. In L. Lane & W. Murphy (Eds.), *Leisure and the Irish in the nineteenth century* (pp. 187-206). Liverpool University Press.
- Jungnickel, K. (2015). “One needs to be very brave to stand all that’’: Cycling, rational dress and the struggle for citizenship in late nineteenth century Britain. *Geoforum*, 64, 362-371.
- Lynch, M. (1993). *Scientific practice and ordinary action*. Cambridge University Press.
- Pypeć, M. & Uściński, P. (Eds.) (2022). *Travel and otherness in nineteenth-century British writing*. Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Schut, P. & Delalandre, M. (2016). Un arbre, une forêt, un paysage. La contribution du Touring Club de France en faveur du reboisement. *Natures Sciences Sociétés*, 24, 230-241. doi: 10.1051/nss/2016031
- Thompson, C. (2008). *The Tour de France. A Culture History*, University of California Press.
- Urry, J. (2007). *Mobilities, polity*. Cambridge –Malden.
- Walton, J. (1997). Taking the history of tourism seriously. *European History Quarterly*, 27(4), 563-571.
- Young, C. D. (1996). *The Modern Olympics: A struggle for revival*. The John Hopkins University Press.
- Zuelow, E. (2015). *A history of modern tourism*. Palgrave Macmillan.

## Cycling in Greece at the end of the 19th century: sport and leisure

Thanasis Tsoumas

### Abstract

In this paper, an overview of the history of cycling in Greece, between the 19th and 20th centuries, is attempted in order to highlight the different ways in which cycling was adopted and developed as a recreational and sporting practice in urban space. Essentially, it explores, on the one hand, cycling as a modern sporting practice and, on the other hand, the recreational use of the bicycle and the development of bicycle touring. Individual or group cycling trips to nearby and remote areas, led to the association of cycling with nature and leisure. As a means of personal transport, it offered the possibility for unrestricted movement and allowed its users to enjoy the wholesome environment of the countryside. This visit was often accompanied by interesting facts about the history and monuments of the area. The study of early cycling excursion narratives highlights the fact that the bicycle, one of the technological achievements of the time, uniquely balanced contradictory notions of progress, while satisfying the urban elites' adoption of technological innovations, physical exercise, and recreation as a counterbalance to the rather fast-paced rhythm of modern cities.

*Keywords:* cycling, excursions, sport, tourism