

# A drótszamárról

## Futógép, velocipéd, kenguru

Évszázadok óta kutatók nemzedékeinek okoz fejtevést egy angol templom 1642-ből származó színes üvegablaka. A különös ábrán egy angyal kerékpározik, méghozzá egy kétkerekűn! Hogy is van ez? Már a XIX. századot megelőzően is létezett volna kerékpár? Bizonyosat nem tudunk, de tény, hogy a mozgássérülteknek már a XVI. században is készítettek olyan három és négykerekű közlekedési eszközöket, amit kézzel vagy lábbal lehetett hajtani.

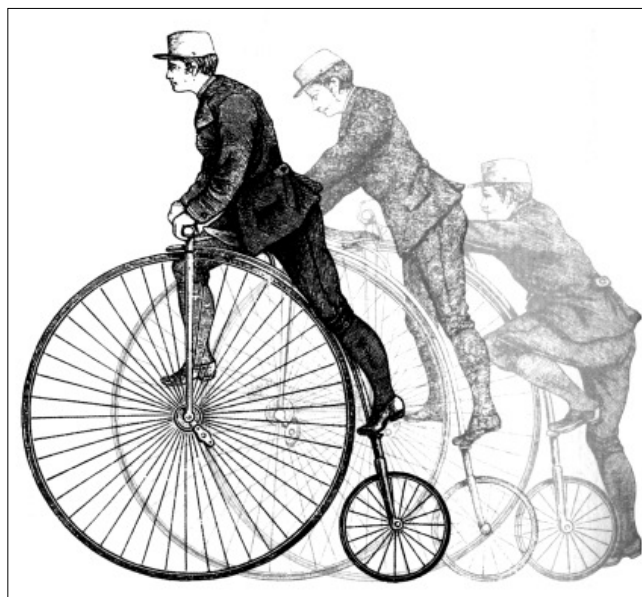
A XVIII. sz. közepétől Franciaországban már használták a fából készült, kormány nélküli, kétkerekű „*célérifere*”-t, azaz gyorsanjárót. Ennek kormányozhatóvá tételével született meg később a futógép. Használata az utasától megfelelő erőnléteket igényelt. Jó lábizomra volt szükség, hiszen ahhoz, hogy a látványos szerkezet valamit is haladjon, lábbal kellett előre lökdösni, vagyis a „futógéppel” együtt kellett futni. Humorérzékkel is alaposan fel kellett vértéznie magát annak, aki használatba vette, hogy a nézőközönség elcelődését állni tudja...

A start jó volt, ám mindezek ellenére mégsem a futógép „ért célba”, hanem a Michaux testvérek alkotta velocipéd, aminek az első keréktengelyére már pedált is szereltek. 1867-ben óriási sikerrel mutatták be a párizsi világkiállításon. Maga a francia császár, III. Napóleon is vett egyet a trónörökösnek ajándékba. A velocipéd ezzel elindult világméretű hódító útjára.

Újítások sora igyekezett tökéletesíteni a járművet: 1868-tól bevezették az acélvázat, egy évre rá a golyós csapágyat a kerekeken. Áttértek a vasból készült, tömör gumibronccsal ellátott kerekekre is, hogy meghosszabbítsák azok élettartamát. A korábbi 40 kg-os súly – 'V' alakú, összenyomott csövek alkalmazásával – 1877-ben sikerült 15 kg-ra lecsökkenteni, ami a kerékpársport beindulását, a versenyzést is lehetővé tette. Az első példányok eleinte igen lassúak voltak, ezért az első, meghajtó kerék méretét – a gyorsabb haladás reményében – jelentősen megnövelték, míg a hátsó kicsi maradt. A járművek magassága így elérte a 1,40 – 2 métert! Valóságos művészet volt a magasan található nyeregbe „fölpattanni”.

A sorozatgyártást Angliában kezdték meg az 1870-es évek második felében. *Bicyclenek*, és „*kengurunak*” nevezték az új gyártmányt. A „kenguru” ellentétét Amerikában forgalmazták „*Star-bicycle*” néven. E típusnál az első kerék volt kicsi, s a hátsó a nagy.

Mivel a magas gépek nem bizonyultak biztonságosnak, a gyártók folyamatos fejlesztésekre kényszerültek. Így született meg 1880-ban a *bicyclette* – az ún. *safety*, azaz biztonsági kerékpár –, aminek már két egyenlő átmérőjű kereke volt. További kedvező jellemzője volt e típusnak, hogy az első keréken al-



kalmazott lánc-átvitelenek köszönhetően nem lassult le a jármű. Az angol Starley gyár az áttétet a hátsó kerékre helyezte, s a „*rover*” elnevezést kapta. E gyár legnépszerűbb terméke egyébként a – különösen az idősebbek körében közkedvelt – háromkerekű, a *tricycle* volt. Akkoriban a bicikligyártás fellelegvára az angliai Coventry lett, ahol tizenhárom üzemben készítettek a főként *rover* és *tricycle* típusú gépeket.

Az ír John-Boyd Dunlop találmánya, az 1890-ben kifejlesztett pneumatikus abroncs, amely teljesen átirta a kerékpár történelmét, kiszorította a korábbi típusokat.

A XIX. sz. végén a németek fejlesztették ki a szabadfutót, majd néhány év múlva a kontraféket, s ezzel a bicikli teljességgel elnyerte a mai szerkezetét és formáját.

### A bicikli magyar útja

A Széchenyi István és Wesselényi Miklós által közös angliai útjukról haza hozott futógép már 1828 táján föltűnt Pest-Budán, a lakosok szívét azonban nem tudta meghódítani. Ez csak a velocipédnek sikerült az 1870-es években.

Az igazi „korszerű túra bicyclit”, a magas kerékpárt elsőként Kosztovics László hozta be Magyarországra, mégpedig úgy, hogy 1879-ben hazakerekezett rajta Angliából. A korabeli sajtó tanúsága szerint igen nagy feltűnést keltett vele. „Amikor ezen az alkotmányon, az Andrássy úton a Városliget felé először mentem, nemcsak a gyermekek, hanem a felnőttek is utánam futottak” – emlékezett vissza maga az érintett. Attól kezdve egyre jobban és egyre többen kezdtek



el kerékpározni. A biztonságosabb, egyenlő kerekű safety biciklik megjelenésével az 1880-as évek végére szorultak ki a piacról a magas gépek. Gyors elterjedésüket nemcsak az mutatja, hogy a kereskedők növekvő számban kezdték árusítani az eleinte külföldről származó velocipédeket, majd a safetyket, hanem az is, hogy egymás után nyíltak meg a „gymnase-velocipédek, gyakorló-tanodák” (mai szóval: kerékpáriskolák), ahol az érdeklődők gyakorlati oktatásban részesültek. *Kertész és Eisert* már 1869-ben így hirdette magát: „... a város közelében, a régi német színház udvarában, egy gymnase velocipéde, vagyis gyakorló-tanodát nyitottunk, hol üzletünkben vált-ható bérleti jegyek mellett a velocipédek gyakorlati használatában utasítást nyerhetnek”.

A budapesti vezérképvisellel működő Első Magyar Varrógép és Kerékpárgyár Rt. gyártotta az első hazai kerékpárokat. Oly mértékben megnőtt a kereslet, hogy országszerte gomba módra szaporodtak a kerékpárgyárak, az árusítóhelyek és a javító műhelyek.

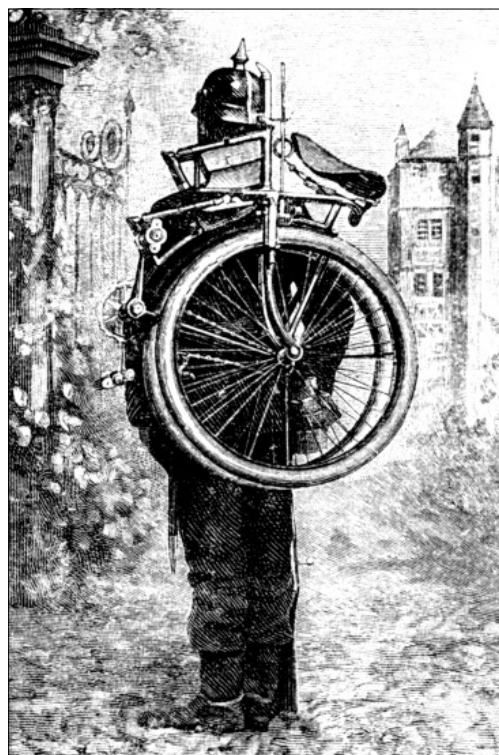
### Kik használták a kerékpárt?

Eleinte a társadalom felsőbb rétegei kerékpároztak, ám köreikben nem lett népszerű. Ennek oka talán abban rejlik, hogy a biciklizést gyakran hasonlították a lovagláshoz és ahhoz viszonyítva nem tűnt elég elegánsnak.

Amikor igazán meghonosodott, és a XIX. század utolsó húsz évében első virágkorát élte a kerékpározás, a polgárság egyre szélesebb rétegei közlekedtek rajta. Sőt, akkorra bizonyos szakmák esetében a jármű már munkaeszközzé is vált. Például a levél- és sürgönyhordóknál, a bolti szolgálknál és a katonaság bizonyos alakulatainál lett nélkülözhetetlen. Míg a francia közkatonák bicycliken, addig a tisztek tricycliken tekertek. Ez utóbbiak járművein külön helyet alakítottak ki a „fegyvernek, élelemnek és irománynak”.

Ha módjuk lett volna rá, a francia tanítónők is kerékpárra ülnek. Az Országos Hírlap 1897-ben azonban arról tudósított, hogy a „párisi község tanács” eltiltotta őket ettől, mivel „pikáns nadrágot kezdtek viselni biciklizéskor, így mentek az iskolába és ilyen toilette-ben oktatták a zsenyéket kátéra és más jámbor dolgokra...”

Ezzel szemben a pápa, *XIII. Leó*, a papoknak engedélyezte a biciklizést.



Összecsukható katonai kerékpár

### Egyletek

A nagy érdeklődés megkívánta a kerékpársport és a kerékpározás, mint szórakozás szervezett formáját. Így alakultak meg az egyletek és klubok, amelyeknek se szeri, se száma nem volt. Amikor a Földet 1886-ban körbekarikázó *Thomas Steven* Magyarországot is átszelte és útvjáról könyvet írt, a „lelkes magyar biciklistákat” is megemlítette. A „lelkesítő pesti kerékpáros életet” a legjobbnak tartotta az akkori Európában.

1881-ben alakult meg Alkotmány utcai székhelylyel a „Budapesti Vasparipa Egyesület Előre”, majd sorra a többi (így például a Fővárosi Kerékpár-Egylet, a Budai Kerékpár-Egylet, az Edison Kerékpár-Egyesület stb.). A tagok általában hetente egyszer



találkoztak az egyesület helyiségében, ami többnyire kávéházakban, éttermekben volt. Hétféteken és ünnepnapokon kirándultak. A fontosabb tisztségviselőkhöz az elnökön és pénztároson kívül a „menetfőparancsnok, az I. és II. kapitány, a háznagy”, valamint az ellenőrök tartoztak.

Ahhoz, hogy valaki tagja lehessen az egyesületnek, bizonyos feltételeknek kellett megfelelnie. Csak „feddhetetlen jellemű egyén”, „önálló, intelligens polgár” jelentkezhetett. Gyakran a korhatárt is megszabták (18-20 éves kor fölött). Némelyik egyesület kikötötte, hogy csak férfiak vagy csak nők léphettek a tagjaik sorába.

Az egyesületek fő célkitűzései között a kerékpározás, mint a sport és a turizmus egyik ágának népszerűsítése állt, de biciklizést a hétköznapi élet s a mindennapi közlekedés részévé is igyekeztek tenni. A sport összetartásra, kitartásra nevelő erejét rendkívül fontosnak tartották. Ugyancsak a megvalósítandó célok között szerepelt a „nemzeti eszme” ápolása, melyhez szorosan kötődött a kerékpározás magyar szókincsének és öltözékének kialakítása.

Az egyesületek részére külön cégek varrták a ruhákat, s készítették az öltözködéssel tartozó egyesületi jelvényeket is. Gyakran rendeztek versenyeket, s látványos felvonulásokat is megszabott koreográfia szerint. Szigorú rendje, hogy a menetben ki, hol halad,

s azt is meghatározták, hogy a sporttársak hogyan köszöntsek egymást. Előírták az egyesületi ruha, jelvény viseletét, a kötelező felszerelést. Ez utóbbihoz tartozott a – szükség esetén – kutyák ellen bevethető nádpálca vagy korbács.

Miért volt ilyen pezsgő egyesületi élet? Egyrészt talán azért, mert a társasági érintkezés egyik friss formájává vált, új szintre vitte a hétköznapi polgári életet. Másrészt az egyesületek védelmet is nyújtottak a tagoknak, mert eleinte sokan néztek ferde szemmel e sportra és híveire. Látható, hogy ez a kezdetek kezdetén mekkora gondot jelentett, hiszen az alapító okmányokba igen gyakran beleverték, az egyesület „kötelezettségvállalását tagjai védelmére”.

Figyeljük csak, mit írt a Kerékpár-Sport újság 1896-ban! „A nép a kerékpározást először megbámulja, másodsorban kigúnyolja, végre a gyerekek közáporral fogadják a falu véneinek legnagyobb mulatságára. A turista örül, ha kijut a községből, mert talán egy szegény komédiásnak sem kell annyit kiállni, mint neki.”

Egyéb kellemetlenségeknek is ki voltak téve a karikázás szerelmesei. Zala vármegye szolgabírája 1894-ben például falragaszok útján tiltotta be „Balaton-Füreden” a biciklizést. Az intézkedés megszegése szankciókat vont maga után: „Ezen rendelet megszegőjét nyolc napi elzárásra és a kerékpár elkobzására ítélik. - Üdvös intézkedés ez, amelyet első sorban a fürdővendégek örömmel vesznek tudomásul. A siófoki fürdőbiztos úr b. figyelmébe is ajánljuk ezen fenti határozatot.”

**Balázs Erzsébet**

**Felhasznált források:**

A biciklizés tekervényes múltja (Tandem Grafikai Stúdió)  
A Kiscelli Múzeum Freecikli kiállítása  
(2010. szeptember 4 - november 14.)  
Berkes Katalin: A kerékpár elterjedése és használata Magyarországon

**BASCHTYR JÓZSEF**  
angol férfi- és női divatszabó  
a Condor Kerékpár-Egylet szállítója

**BUDAPEST,**  
**IV., Kossuth Lajos-utca 1. sz.**  
(Ferencziek-bazára).

Sportöltönyöket, valamint divatos férfi- ruhákat, valódi angol és skót szövetekből izlésesen, kitűnő szabással jutányosan készít.

**Specialista redingot-öltönyökben.**

\* Egyesületeknek tömeges \*  
rendelésnél árengedmény.




Tricikli kisgyermeknek, a Kiscelli Múzeum kiállításán