

nyomultunk előre, elfogtunk néhány komitácst és december 16-án este foglaltuk el Szejacskát: az állást ahonnét lövöldöztek ránk.

Ezután a legénység szabadságra ment!

Utóirat: Az eddig leírt eseteket futtából átolvastam és tapasztaltam, hogy ez még nem mind amit megjártunk és elszenvedtünk. Így hát ez a kis följegyzésem még nem fejeződött be és helyenként bővíve lesz.

\* \* \*

Itt azonban Stampfer Márton hiteles és izgalmas harctéri jegyzeteinek vége szakadt! Fekete fedelű, tintaceruzával írt notesze betelt. Szabadságának letöltése után, ha folytatta is a jegyzeteit, azok valahol elkallódtak.

Átírta: Kovács Endre

## A kerékpár megjelenése Kolozsváron

A kerékpár sport- és közlekedési eszköz, napjainkban nem hiányzik a városok, falvak utcáiról, útjairól. A kerékpározás története pedig hálás téma, hiszen rengeteg érdekesség került és kerül elő múltjából.

Nekünk, kolozsváriaknak sem kell szégyenkedjünk, hogy e történethez nincs mit csatoljunk, városunkban a biciklizésnek százhusz éves története van. Már az 1880-as évek elején megjelentek Kolozsvár útjain az első „vasparipák”, nem sokkal később már különböző versenyeket rendeztek úgy országúton, mint kerékpárpályán. Dolgozatom célja a kolozsvári kerékpározás megjelenésének bemutatása: kik révén honosodott meg e sport, milyen versenyeket rendeztek városunkban, kik forgalmaztak és milyen kerékpárokat.

### A kerékpár feltalálása

A kerékpár története 1817-ben kezdődik, amikor Karl Friedrich Drais német báró bemutatta az általa feltalált kétkerékű futókereket, amit azóta a kerékpár őseként tartanak számon. A fából készült „ló nélküli utazógép” nem volt más, mint két kerék – az első irányítható volt –, egy ülőke, a szerkezetet pedig lábbal kellett hajtani. A találmány nagy sikernek örvendett, elsősorban azért, mert sokkal gyorsabb volt az akkori közlekedési eszközöknél, így a négy órai postautat meg lehetett tenni rajta egy óra alatt<sup>1</sup>.

Drais találmánya sikere ellenére nem terjedte el, még fejleszteni kellett, hogy a közlekedésben használható legyen. Az első lépést a skót Kirkpatrick MacMillan emelőkaros pedáljai jelentették (1839), amivel már nőtt a sebesség, emellett a hajtáshoz már nem kellett a lábat a földre tenni.

Az 1860-as évek években a francia Ernest Michaux az első kerékre pedált szerel, az első kerék átmérőjét megnövelte, találmányát az 1867-es világkiállításon mutatta be nyilvánosan. Kerékpárja fémvázás és gumikerekes volt (tömött gumi), a *velocipéd* nevet viselte. Gyors elterjedéséhez hozzájárult a kerékpárversenyek szervezése, amelyek 1868-ra már a hölgyek körében is népszerűek lettek<sup>2</sup>.

1869-től az egyre nagyobb első kerékű velocipédek terjednek el, az 1870-es években pedig megjelenik a hajtólánc és a golyós csapágy is. A nagykerékű kerékpárok hirtelen népszerűsége ellenére, elsősorban az esések miatt, 1879-ben megszületett az azonos kerékű rover kerékpár, amely már sokkal nagyobb biztonságot nyújtott. A bicikli fejlődéséhez és tökéletesítéséhez hozzájárult John Dunlop légtömölős abroncs találmánya, amellyel a kerékpározás már sokkal kényelmesebb lett, így a XX. századra megszületett a ma is használt modern kerékpár<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Uminger Walter*: A sport krónikája. Officina Nova, Bp., 1992, 114. old.

<sup>2</sup> Ugyanott 146. old.

<sup>3</sup> Az elsők krónikája. Találmányok, felfedezések. Magyar Könyvklub, Bp., é. n., 120–121. old.



Vermes Lajos Kolozsváron 1888-ban,  
a Dunky-fiverek műtermében



Koloszvári kerékpáros magas gépen (1890)

## A magas gép és a rover

Az 1870-es évektől Európában és Angliában is elterjedt a magas gép: az a típusú kerékpár, amelynek első kereke akár másfél méter átmérőt is elérte, míg hátsó kereke jóval kisebb volt. Dr. Istvánffy Gyula, a kolozsvári kerékpár kiemelkedő alakja, aki az első magyar nyelvű kerékpáros könyvet írta, 1877-től számította a magas gép korszakát. E típusú kerékpárt nagyon könnyen lehetett hajtani, emellett nehezen romlott el, könnyen lehetett szállítani. Nagy hátránya épp magasságából eredt: nagyokat lehetett esni róla, amely következtében a kerékpáros súlyosan megsérülhetett, emellett nagyon nehezen lehetett fel és leszállni róla, és a megállás is nehézkes volt<sup>4</sup>.

A magas gép után 1880-tól következett a rover kerékpár, más néven a biztonsági kerékpár, amelynek két kereke egyforma nagyságú volt. Az angol Tangent&Coventry Tricycle Co. gyártotta először, mikor megjelent senki sem vette komolyan, de előnye révén néhány év alatt teljesen kiszorította a magas kerekű kerékpárt<sup>5</sup>. A biztonsági kerékpár gyorsabb volt a magas típusúnál, nem rázott annyira és kitűnően lehetett hegyre hajtani. Sikere miatt mai napig használják.

## Kerékpározók a Kolozsvári Atlétikai Clubban

A kolozsvári kerékpáros élet kezdetéről Kuskó István, az 1880-as évek sporttörténésze, sportagitátora, jegyzett fel néhány fontos adatot. A kerékpár föltalálásában a magyar leleményesség nagy buzgalmat fejtett ki. Dr. Brassai Sámuel világhírű tudós írása szerint az öreg Bolyai összeállított egy triciklit s a XIX. század elején ezzel és ezen zónázott Marosvásárhelytől Bonyháig. Le van ez írva a Kolozsvárt megjelent K. Közlöny 1888. március 31-i számában Kuskó István tollából. Brassai különben Borbély György főgimnáziumi tanár előtt is megerősítette az állítást.

Drais bárónak a találmányához hasonló 4 kerekű járművet Szutor Bálint mezőtúri kerékgyártó is készítet. Túrról Szarvasra két óra alatt ment vele s aznap vissza is tért, mint Deáky Albert *Baloldal* c. lap-

<sup>4</sup> Dr. Istvánffy Gyula: A kerékpároság kézikönyve. Bp., 1894, 23–24. old.

<sup>5</sup> Ugyanott 20. old.

ja 1875. aug. 26. száma erősíti. E lap már a velociped nevet használja... Kolozsvárt Magyar-utca 51. szám alatt Hermann Gyula kerekese mester állított össze saját találmányú kerékpárt. Velocipedezett is vele, mint Kőrösy József tornatanár mondja<sup>6</sup>.

Láthatjuk tehát, hogy a biciklizés Kolozsváron is komoly múlttal rendelkezett. A sportág fénykorát az 1880-as évek közepén érte el, nem sokkal budapesti népszerűvé válása után. Kuzskó István is szemtanúja volt a furcsa járgány első budapesti megjelenésének. „E sorok írója is akkor és ott látta először e szárnyas kerekeket. A rendőrök kinyilatkoztatták, hogy »A vácsi-utcában nem szabad velocispázni«”<sup>7</sup>.

1883-ban Tutsek Sándor jogász a Kolozsvár-Dés utat biciklin tette meg, dr. Istvánffy Gyula és Bartha Gergely pedig nagy feltűnést keltettek, amikor biciklin mentek ki a sétaterre. Később Jancsó Lajos is gyakran biciklizett nagy kerekű biciklijén, s így a biciklizés lassan elterjedt a kolozsvári atléták körében, akik ekkor már igényt tartottak a szervezett versenyzésre is.

1887-ben megalakult a Kolozsvári Atlétikai Club bicikli köre, mely felállította azokat a szabályokat, melyeket e sport üzeli kötelesek voltak betartani. A KAC keretében működő Bicykle Club szabályzata kimondta, hogy „megköveteli a klub kerékpárosaitól, hogy a kerékpározás megtanulása után, mielőtt nyilvános helyeken s utakon futtatna, a kormányzásban és hajtásban a megkívántató gyakorlati jártaságról vizsgát tegyen. Rendszeres oktatás történik a klubban a kerékpározásból a kezdőknek, mely célra Albert Károly művezető ajánlta fel egyik gépjét, ki egyúttal a tanítást is vezeti”<sup>8</sup>.

1887-ben, a KAC őszi viadalának (amit az egyesület Marosvásárhelyen rendezett) meghívottja volt Vermes Lajos, Magyarország leghíresebb biciklise. Nagy ámulatot keltett a nézők körében, amikor kiderült, hogy Vermes biciklin érkezett, majd a verseny után biciklin tért haza Szabadkára. A verseny keretén belül gyönyörű bemutatót tartott, olyan gyakorlatokat végzett, melyeket az erdélyi sportrajongók addig elképzelni sem tudtak<sup>9</sup>. Vermes óriási sikerén felbuzdulva a kolozsvári kerékpárosok is rákaptak a biciklis kirándulásokra. Eleinte rövidebb távon, Szatmár és Bihar megyébe, majd később a Kárpátokon is átkeltek Bukovina és Bukarest felé. Ezekben a kirándulásokon a sportolók kirándulási íveket vezettek, melyek a megtett út hossza és az irány mellett az út minőségét is jellemezték, merre ajánlott biciklizni, hol kell esetleg tolni a biciklit. A leghosszabb utat dr. Istvánffy Gyula tette meg – 2024 km-t.

Mádéfalvi Istvánffy Gyula botanikus, egyetemi tanár 1860. április 5-én született Kolozsváron. Kuzskó István kerékpárosnak és tudósnak nevezte, hiszen már 21 évesen doktori címet nyert a bonni egyetemen. 1885–1887 között a münsteri porosz akadémián tanított a fiatal botanikus, de később hazatért. A botanika mellett nagyon szerette a sportot is. Kerékpár-kirándulásait kevés kivétellel tudományos kutatások céljából teszi. Erdély flórájáról szóló tudományos ismertetése szaklapokban és önálló művekben feltűnést keltett a tudományos körökben s hatása abban nyilvánult, hogy Kolozsvárról, hol mint egyetemi magántanár huzamosan működött, kinevezték Budapestre a Nemzeti Múzeum növény-tári őrévé<sup>10</sup>.

1889-ben már komoly versennyé vált a kerékpáros turistaság. A verseny célja: ki tesz meg hosszabb utat. A győztes Borbély György lett, aki Kolozsvártól Párizsig és vissza utazott. Fennmaradtak a kolozsvári sportolók által elért évi eredmények: *első Borbély György bajnok, aki 5549 kilométer utat tett meg. Második dr. Istvánffy Gyula 3475 km eredményével; bejárta Erdélynek nagyobb részét, a királyhágóntúli részeket le Orsováig, Pancsováig, Ujvidékig, Szlavoniáig és a román határszélig. – Harmadik Stampa Keresztély, 1389 km. Negyedik Bartha Gergely, 1367 km. Ötödik Dunky Ferenc, 1267 km. Hatodik Benke Ferenc, 950 km. Hetedik Kuzskó István, 788 km. Nyolcadik Albert Károly, 529 km. Összesen 15 314 km*<sup>11</sup>.

Kuzskó István volt a KAC „íródiákja”, neki köszönhetjük, hogy megírta az egyesület három évkönyvét, hogy a 120 évvel ezelőtti események lejegyezve maradtak. De óriási érdem illeti Dunky Ferencet is, Kolozsvár egyik neves fényképészét, aki megörökítette az eseményeket, s így hű képet alkotunk a korabeli kolozsvári sportletről.

<sup>6</sup> Emlékkönyv dr. Haller Károly működéséről. Negyvenéves tanári jubileuma alkalmából kiadta az ünneprendező bizottság. Szerkesztette *Kuzskó István*. Kolozsvár, 1906, 155. old.

<sup>7</sup> Ugyanott 156. old.

<sup>8</sup> *Dr. Siklóssy László: A magyar sport ezer éve III. kötet. Bp., 1929, 608. old.*

<sup>9</sup> A Kolozsvári Athletikai Club III. évkönyve. Szerk. *Kuzskó István*. Kolozsvár, 1890, 40. old.

<sup>10</sup> *Killyéni András: A kolozsvári sportélet életrajzi gyűjteménye (1818–1918). Kolozsvár, 2006, 71. old.*

<sup>11</sup> *Dr. Siklóssy László: A magyar sport ezer éve III. kötet. Bp., 1929, 609. old.*

1889. május 20-án nagy méretű megmozdulást rendeztek a KAC kerékpározói: a kerékpárosok felvonulását. „Versenyeken és képképzés körül is a nehezebb feladatokat keressük, hogy a könnyebbek megoldása ne okozzon gondot. Gépeik mellett álló kerékpáros csoportképeket már láttunk hazánkból, felvonulást eredeti levétel után azonban még nem. Képünk a tornavivő intézet gyakorló udvarán lett felvéve. E képpel a felvonulást s a gépek bemutatását óhajtottuk inkább elérni. Elöl a biztonsági gépek vannak és pedig középen kétüléses (tandem) rover, a két szélén kangaroo gépek. A második sorban a magas gépek foglalnak állást.”<sup>12</sup>.

Nem sokkal később, 1889. október 5-én a KAC biciklisei ismét versenyre keltek egymással: ezúttal hegyre fel. A versenyzők a Tanítók házától indultak és 7 km-en keresztül hajtottak fel a Feleki tetőre, 365 m-es szintkülönbséget teljesítve. Leszállni, megállni, a biciklit tolni nem volt szabad. A győztes Philippovich Emil volt, aki elsőként ért fel magas géppel 39 perc 9 mp alatt.

1890-ben rendezte a KAC az utolsó kerékpár versenyt, a Kolozsvár Szamosújvár és vissza útvonalon, párhuzamosan a gyaloglóversennyel. A 60 km-es távon hárman versenyeztek. Bartha Gergely győzött Borbély György és Körösy József előtt. A verseny után rövidesen megszűnt a kerékpáros klub a KAC-ból, a kerékpárosok pedig megalakították az első kimondott kerékpáros egyletet.

## A Kolozsvári Kerékpáros Egylet

1890-ben a KAC-ban elhatalmasodott a belviszály, amely egy évvel később az egyesület megszűnéséhez vezetett. A kerékpárosok vezetői érezték ezt, s úgy döntöttek, hogy javasolják a biciklisek számára a kilépést az egyesületből, így jött létre a Kolozsvári Kerékpáros Egylet. Az új egyesület első elnökének dr. Istvánffy Gyulát, kapitánynak Bartha Gergelyt, titkárnak pedig Stampa Keresztélyt választották.

A fiatal egyesület 1891-ben elsősorban a KAC megmaradt szakosztályával versenyzett, már az első nagyobb versenyen az új egyesület versenyzői kiemelkedő eredményeket értek el, s így 1892-re már az összes kerékpáros az új egyletbe tömörült. Az atlétikai egyesületben a kerékpáros csoport megszűnt, az új egylet pedig nyilvános kiadványban leszögezte célkitűzéseit: a kerékpározás előmozdítása és népszerűsítése versenyek és ünnepélyes felvonulások által, verseny- és gyakorlópálya építtetése, új tagok beszervezése, taníttatása, valamint tagjainak védelme<sup>13</sup>.

1892. október elején az egylet 50 km-es versenyt rendezett. 8 versenyző indult a Feleki tetőről 5-5 perc különbséggel, a cél Marosújvár volt, ahol Halaska Ubáld bányatanácsos és a helyi lelkes közönség várta az érkezőket. A legjobb időt Bartha Gergely érte el – 1 óra 59 perc 45 mp – őt Dunky Ferenc és Kahle János követte.

Dr. Istvánffy Budapestre költözésével helyét az egylet élén dr. Ferencz Ákos vette át, majd 1893-ban meggyőzték dr. Haller Károly egyetemi tanárt, Kolozsvár volt polgármesterét, hogy vezesse az egyletet. Dr. Haller munkájának sikerei hamar jelentkeztek: az egyletbe egyre többen iratkoztak be, a versenyeken pedig az ország nagyobb egyesületeinek képviselői is részt vettek.

1893. október 8-án érdekes versenyt szervezett az egylet: Szilágysomlyóra három csoport versenyző érkezett. A Kolozsvárról induló csoportban Bartha Gergely győzött, aki a 120 km-t 6 óra alatt tette meg. Egy másik csoport Bánffihunyadról indult, itt a 70 km-es távot Stampa Keresztély tette meg leghamarabb, 3 óra 24 perc alatt. A Csucsáról indulók közül Lengyel Zoltán budapesti egyetemi hallgató tette meg leghamarabb a 48 km-es távot, 2 óra 26 perc alatt<sup>14</sup>.

1894-ben a kerékpáros egylet megkapta a Sétatéri atlétika pályát (amit 1889-ben készítettek a KAC atlétika versenyei számára). Ez a pálya a Szamos partján volt, s komoly anyagi befektetéssel újították fel. Bartha Gergely egyleti kapitány eképp emlékezett vissza az egylet tevékenységére: „A Kolozsvári Kerékpáros-Egylet 1892., 93. és 94. évben dr. Haller Károly elnöklése alatt rendezte legkimagaslóbb versenyeit u.m. Désre, Zilahra, Csucsára, Nagyváradra, Szilágysomlyóra, később Aradra. 1895. évben dr. Haller alatt honosodtak meg a pályaversenyek, mivel csak neki köszönhető, hogy hathatós befolyásával a sétatéri 333 méteres kör- és emelt műpályát fölépíthették circa 6000 korona költséggel, mely aszfaltos kéreggel burkoltatott s melynek belterületén volt a többféle testgyakorló pálya és tenis-grand

<sup>12</sup> A Kolozsvári Athletikai Club III. Évkönyve. Szerk. *Kuszkó István*. Kolozsvár, 1890, 18. old.

<sup>13</sup> A Kolozsvári Bicycle Club alapszabályai. Kolozsvár, 1888, 3. old.

<sup>14</sup> *Dr. Siklóssy László* i. m., 609–610. old.

is. Szintén az ő lelkes buzdítása- és anyagi hozzájárulásával látattott el a következő évben a pálya állandó tribünnel, „igazlátói” emelvénnel és vetkező, illetve ledörzsölő épülettel.”

A modern, európai színvonalnak megfelelő pályának mészkö burkolatát lehangosították és forró kátránnyal öntötték le, amit homokkal szórta be. A pályaaavató versenyt 1894. szeptember 24-én tartották gr. Bély Ákos és br. Wesselényi Béla elnökletével. A megnyitó 2000 m-es versenyen ifj. Fekete Pál győzött. A vendégek 5000 méteres versenyén első lett Modl Lajos, a Hunnia Magyar Bicycle Club versenyzője, őt Schwab Béla és Minich Jenő, a Magyar Athletikai Club versenyzői követték. Az 1000 méteres bajnoki versenyen Wiegand Rezső győzött Dunky Ferenc és Huszty Mátyas előtt. A főverseny, a 10 000 m. heves küzdelmet hozott, végül Modl győzött 19 perc 38 mp alatt Minich és Schwab előtt.

Kuszkó István érdekes dolgokat jegyzett fel az akkori versenyekről, illetve ennek résztvevőiről: „Molnár Endre építész kitűnő tervet készített s nagy költséggel és a tagok buzgó közreműködésével olyan versenypályát létesítettek, mely Európában ritkította párját. A Kerékpáros-Egylet ez időtől kezdve emelkedett. Azonban több az egyleten kívül álló ok volt, ami megszilárdulását megakadályozta. A testi nevelés ügyét szolgáló nemes versenynek ideális körébe befurakodott az „özet”. A pályákon versenyzők jelentek meg, jó nevű fővárosi egyletek nevében, a kik maguk között galíciai nyelven beszéltek, kerékpár gyáraknak álltak szolgálatában, értékes díjakat követeltek s e díjak elnyerése fölött néha már előre megállapodtak”<sup>15</sup>.

Az 1895-ös közgyűlésen dr. Czikmántory Ottó felhívta a figyelmet, hogy a „velophobok” elleni küzdelmet folytatni kell, e sportág további népszerűsítése a cél. Kik is voltak ezek a velophobok? 1895-ben a Hunnia Magyar Bicycle Club versenyén a kor legjobb magyar versenyzői nagy meglepetésre csak néhány második helyet szereztek, a versenyeket ismeretlen, többnyire magyarul nem beszélő sportolók szerezték meg. Olyan kerékpárosok indultak ezen a versenyen, akik – mint később ez kiderült – bicikli gyárak, kereskedések fizetett versenyzői voltak, akik győzelmükkel megbízóiknak dicsőséget, maguknak pedig szép összegeket nyertek. A „versenyző reklámon”, ahogy nevezték őket, elnyerték az amatőr versenyek díjait, ezért a rangosabb versenyeket szervező egyletek lépéseket tettek velük szemben<sup>16</sup>. Kizárni őket nem lehetett, hiszen senki sem ismerte, senki sem tudta bizonyítani profizmusukat, lehetett viszont korlátozni, hány versenyszámban indulhatnak. Így a versenyeken rendezett 6-7 versenyszám közül általában hármat zárt versenyként hirdettek meg, így csak a szervező egyesület képviselői vehettek részt.

Az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő sportból egyre többen próbáltak hasznot húzni. A város adózni akarta a sportot, mert a bicikli közlekedési eszköz, a Sétatér Egylet le akarta bontatni a pályát, mely a vezetőket zavarta, tehetséges budapesti versenyzők pedig rejtett reklámot üztek a nagy bicikligyártóknak. Az egylet gondjai pedig egyre nagyobbak lettek.

Ennek ellenére az 1896-os millenniumi kerékpár verseny nagy sikert jelentett az egyesület számára. Hat versenyszámot rendeztek, mely közül hármat kimondottan az egyesület versenyzői számára. „A 2000 m-es megnyitó versenyen Wiegand Rezső (HMBC) lett első Hannó Artur (PKE) és Klimkó László (MTK) előtt. A 3000 m-es vendégek versenyében a befutás sorrendje ugyancsak Wiegand, Hannó, Klimkó volt. A 2000 m-es haladók versenyében Appel Ferenc legyőzte Gy. Gaál Imrét és Keresztes Jenőt. Az 5000 m-es millenniumi főversenyben Hannó, Wiegand, Klimkó sorrendben futottak be a pestiek. A 4000 m-es zártversenyben a hölgyek díjáért Barabás Gyula küzdött sikerrel Appel Ferenc és Keresztes Jenő előtt”<sup>17</sup>.

Az egylet 1897-ben örvendett a legnagyobb népszerűségnek, akkor 127 egyleti taggal büszkélkedhetett. Közöttük a kolozsvári közélet neves személyiségeinek sorát találjuk, egyetemi tanárok – dr. Szádeczky Lajos, dr. Meltzl Hugó, dr. Terner Adolf ügyvéd; dr. Csaba Zoltán királyi ügyész, dr. Weisz Miksa ügyvéd, Kövály Arthur főszolgabíró; és az arisztokrácia képviselői: gr. Lázár István, gr. Teleki Sándor, br. Mansberg Sándor.

A kerékpáros egylet utolsó rangos versenyét 1898 tavaszán rendezték, úgy országúton, mint kerékpárpályán. Az országúti verseny Alsó-Zsukról indult, a versenyzők Désen fordultak és Kolozsváron érkeztek meg 100 km megtétele után. A verseny az egyik legjobb budapesti versenyző, Gilemont Ferenc nyerte, sikerének értékét növelte az, hogy sikere előtt egy héttel megnyerte a budai hegymászó versenyt is. A pályaversenyeket két nappal később rendezték a Sétatéren, ahol a tribünök megteltek, a pályán kí-

<sup>15</sup> Ugyanott 610. old.

<sup>16</sup> Ugyanott 601. old.

<sup>17</sup> Ugyanott 610. old.



Országúti kerékpárverseny résztvevői az 1890-es években

vülről is rengetegen követték a verseny. A sztárvendég pedig az MTK neves versenyzője, Greiner Frigyes volt. Greiner nagy esélyeshez méltóan versenyzett, megnyerte a megnyitó 2000 méteres, majd a vendégek számára kiírt 3000 méteres versenyt. A gyermekek 1000 méteres versenyén br Wesselényi István, az "árvízi hajós" br. Wesselényi Miklós unokája, győzött. Ezután következett a 5000 méteres főverseny, ahol Greiner legyőzte Kolozsvár leghíresebb kerékpárosát, a fiatal Appel Ferencet. A művészi versenyen Muskát gyönyörű produkcióval győzött, de a második helyezett fiatal br. Wesselényi Istvánt is hosszasan tapsolták parádés produkciója után. Ezen a versenyen rendeztek először tandem versenyt is (kétszemélyes kerékpár), itt a Greiner-Szakula páros új magyar rekord idővel győzött. Az utolsó, 5000 méteres nyílt verseny során a kolozsvári kedvenc Appel és az MTK-s Greiner óriási csatát vívott, végül a kolozsvári kerékpáros győzött a nézők nagy örömeire<sup>18</sup>.

A lelkes ifjúság Appel győzelme után befutott a pályára, a versenyzőt a vállára kapta és a tribünök előtt körbevitték, hősként ünnepelték. A fiatal sportolóról, aki a Kereskedelmi Akadémia diákja volt, az intézet igazgatója a következőket írta az évkönyvbe: „a két ezüst és három bronzérmét szerzett sportoló, aki elnyerte a kolozsvári hölgyek különdíját is, derekasan sporthírt szerzett intézetünknek”<sup>19</sup>.

## Kerékpár-forgalmazók

A kerékpárokat nagy árai miatt az 1880-as években még kevesen vásárolták. Ez volt az egyik oka, amiért a városi polgárok „furesza szemmel” figyelték és különcöknek tartották a kerékpárosokat. 1887-ben Kolozsvár 30 000 lakosának 12 kerékpárja volt, 1897-ben a 45 000 lakos közül már több, mint ezernek volt kerékpárja. Ennek az elterjedésnek az egyik oka, hogy az 1890-es évek végére a kerékpár már tömegcikk lett.

Városunkban a kerékpárok mindig nagyon drágák voltak, ezért 1898-ban a kerékpáros egyesület ajánlotta a tagoknak, hogy a kerékpárgyártóktól direkt vásároljanak, vagy többen összegyűlve Amerikából rendeljenek biciklit maguknak. 1898-ban egy „vagyont”, 200-300 forintot, fizetett ki Kolozsváron a vásárló egy kerékpárért, pedig csak egy gyenge minőségű, többnyire osztrák gyártmányú kerékpárt vehetett. Az egyesület ajánlata az alábbi volt: ha összegyűl egy minimum 10 darabos rendelés, akkor ezt érdemes Amerikából hozatni, hiszen ott 10-15 \$-ért (kb. 50 forintért) már tartós, jó minőségű kerékpárt lehet venni. Ehhez hozzájárult 60 forint szállítási költség és vám díj, 40 ft. kereskedelmi adó, 6 ft. az összeszerelési díj, így 156 forintért kiváló minőségű kerékpárt lehet kapni<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> Ellenzék, 1898. április 5., 3. old.

<sup>19</sup> A kolozsvári bentlakással összekötött Kereskedelmi Akadémia tizenkilencedik évi értesítője az 1896–97. tanévről. Szerk. Kiss Sándor igazgató. 137. old.

<sup>20</sup> Ellenzék, 1898. március 1., 3. old.

De kik voltak ezek a „kupecsek” városunkban és milyen áron árulták a kerékpárokat? Kolozsváron három kerékpár-forgalmazó üzletéből lehetett vásárolni a XIX. század végén: Bernáth Ede Sándor üzlete a Széchenyi téren, a Szamos-híd lábánál; Grosz Frigyes üzlete a Főtéren; a Tauffer Ferenc utóda üzlet a Belközép (Deák Ferenc, ma Eroilor) utcában volt.

Bernáth E. Sándor belföldi és külföldi kerékpárokat is forgalmazott, reklámja szerint „*elvem kevés haszon és nagy forgalom*”. Nagy hangsúlyt fektetett reklámjaira, amelyben bemutatta a kerékpáros szolgáltatásait. „*Kerékpárt ne vegyen addig senki, míg meg nem nézte az új 1899 évben érkeztek, és sok célszerű újításokkal ellátott bel és külföldi kerékpárjaimat; különösen az angol fegyvergyár készítményeit, mely felülmúl minden képzeletet, úgy csillogása, mint finom anyaga és könnyű hajtásánál fogva.*”. A különböző típusú kerékpárokat azonnali kifizetésnél 130 és 250 forint között árulta, de forgalmazott tandem (kétszemélyes) és háromkerekű bicikliket is. A kerékpárokra öt év, anyaghibára két év, a kerekre egy év garanciát vállalt. A Bernáth kerékpár-kereskedés büszkén reklámozta műhelyét is, ahol az „*összes kerékpár részeket és fűszereléseket tartok mindig raktáron, az összes javításokat pedig célszerűen berendezett gép és mechanikai műhelyemben a lehető legrövidebb idő alatt készítettem el.*” Bernáthtól emellett kerékpárt kölcsönözni is lehetett<sup>21</sup>.

Grosz Frigyes 125 és 300 forint közötti árakkal forgalmazott különböző típusú kerékpárokat az Adria, Schladitz, Peugeot, Beeston és Noricum, illetve Champion és Patria láncnélküli kerékpárokat, emellett Grosz volt a Continental gumik erdélyi képviselője. Külön hangsúlyt fektetett az Adria típusú kerékpárok forgalmazására, amelyről reklámjában megtudhatjuk, hogy „*finom angol anyaguk, csinos kiállításuk, szilárd építésük, óraműszerű pontos szerkezetük és könnyű járásuk folytán a kontinens legjobb kerékpárjait is fölülmúlják, és melyekért két évi jótállás-, az első idényben ingyen javítás biztosítatik*”<sup>22</sup>.

Tauffer Ferenc utóda elsősorban az angol gyártmányú kerékpárokat forgalmazta: a Coventry-i Premier gyár kerékpárjait, valamint a steyeri fegyvergyár gépeit. Szintén Tauffernél lehetett vásárolni Dürkopp-féle Diana kerékpárokat, amelyek az 1867-ben alapított híres német bicikli, motorbicikli és autógyárban készültek<sup>23</sup>.

A kolozsvári kerékpár-forgalmazók szolgáltatásaihoz hozzátartozott az oktatás is: klienseinket ingyen, nem klienseket 1-2 forintért tanították saját gépeiken a Tornavivóda udvarán berendezett zárt kerékpár-iskolában.

## A kerékpáradó

A kerékpár elterjedésével a sportszertől közlekedési eszköz lett, ez kihasználva a nagy városok vezetői úgy döntöttek, megadóztatják a kerékpár-tulajdonosokat. Franciaországban 1893-ban, Olaszországban 1897-ben vezették be országos szinten, Magyarországon viszont községi adóként volt nyilván tartva és a forgalmasabb városokban alkalmazták<sup>24</sup>.

Budapesten 1890-ben szabályozták először a kerékpáros közlekedést, ezt a szabályozást a belügyminiszter 1897-ben kiterjesztette az egész országra. Ezen intézkedésekkel megszorítások léptek életbe, a kerékpár felszerelésével és sebességével kapcsolatos előírásokat határoztak meg. A kerékpáradót 1899-ben vezették be országos szinten, mivel úgy tekintették, hogy a kerékpár közlekedési eszköz, ezért pedig adózni kell. Budapesten az első adó 5 korona értékű volt, de 1910-re már 10 koronára nőtt. Mindazok, akik kifizették az adót egy számtáblát kaptak, amelyen a város címere szerepelt, ezt a táblát a kerékpárra kellett tenni és csak így lehetett közlekedni. Akinek nem volt ilyen tábla a kerékpárján az a rendőrök megbüntették<sup>25</sup>.

Kolozsváron a kerékpáradónak a bevezetése nagy felháborodást okozott a biciklisek körében. Városunk kerékpárosai is csatlakoztak az országos szinten szervezett tiltakozó felvonulásokhoz, emellett he-

<sup>21</sup> Bernáth Ede Sándor reklámjai megjelentek az Ellenzék 1898. július 6. szám 4. oldalán, valamint az 1899. május 25. szám 4. oldalán.

<sup>22</sup> Grosz Frigyes reklámjai megjelentek az Ellenzék 1898. április 22. szám 4. oldalán, valamint az 1899. május 24. szám 4. oldalán.

<sup>23</sup> Tauffer Ferenc utóda reklámjai megjelentek az Ellenzék 1898. április 11. szám 4. oldalán, valamint az 1899. április 14. szám 4. oldalán.

<sup>24</sup> Révai nagy lexikona, II. kötet. Bp., 1914, 494. old.

<sup>25</sup> Kósa László: A közúti közlekedés szabályozása 1872–1945 között, különös tekintettel Budapestre. Bolyai 7. 1998, 3. 84–107. old.

lyi jellegű megmozdulásokat is szerveztek annak érdekében, hogy meggyőzzék a belügyminisztert, törölje el az adót. Egy korabeli kerékpáros anekdotát dr. Mező Ferenc jegyezte le: *„Egyszer csak reá teszi a finánc a kezét a kerékpárra is: bevezetik a kerékpáradót. Ennek hírére felsóhajt az egyik kerékpáros: »Jó Isten, még ezt is, hát nem kell eleget fizetnünk a doktornak?«*<sup>26</sup>

A kerékpár fellendülésének köszönhetően 1898-ban már ezret meghaladta a kolozsvári biciklisek száma. Az adó bevezetése után sokan eladták vagy eldugták gépeiket, így 1899-re már csak 408 kerékpárra fizettek adót városunkban. Az eljárás ugyanaz volt itt is, mint Budapesten: a kerékpáros kifizette az adót, cserében egy pléh táblát kapott, melyet a kerékpáron kellett elhelyezzen, csak így közlekedhetett vele. A táblácskát Párizsban gyártották és nagy áron szerezte be a város, ráadásul nemsokára a kolozsvári bádigosok is másolni tudták. 20 krajcárért már komoly utánzatot lehetett vásárolni, így 1899-ben a kerékpárosok legnagyobb része 20 krajcáros utánzatot helyezett el a kerékpáron. Akik nem fizették ki az adót, azok csak a rendőrök elől bujkálva közlekedhettek. Egy korabeli történet szerint *füstre tették a kerékpárt, s mint a cigány a lopott sapkát, csak a holdvilágos éjjelenként „viselik”*. Ilyenkor a rendőr nem lát.<sup>27</sup>

A XX. század elejére több tényező negatív befolyásolta a kerékpáros egyesület működését. A nagy adó megtörte a sport iránti lelkesedést, emiatt az egyesületből kiálltak a biciklisek, új tagot pedig alig lehetett megnyerni az egyesület számára, a kerékpárosok magas ára csak növelte a kerékpározástól és az egyesülettől való eltávolodást. Az egyesület már nem tudta megvalósítani egyik alapcélkitűzését, kerékpárosainak védelmét. A rendőrök valósággal üldözték a bicikliseket, a bérkocsik, fiákeres figyelmetlensége pedig állandó balesetveszélyt jelentett, emellett egy általános ellenszenv is létezett a polgárok körében, akik alkalmatlan és veszélyes szerszámnak tartották. A város vezetősége nyomást gyakorolt a sétatéri kerékpár-pálya lebontására, mert az nem illett be a park arculatába. Ezeknek a tényezőknek a hatásaként a Kolozsvári Kerékpáros Egyesület tíz évi működés után megszűnt, vele együtt véget ért egy korszaknak, megmaradt viszont a közlekedési eszköz és megszületett egy versenysport.

Killyéni András



Bernáth reklámja az Ellenzék napilapban

<sup>26</sup> Dr. Mező Ferenc: A sport a humor tükrében. In: Testnevelés, 1938. augusztus, 656. old.

<sup>27</sup> Ellenzék, 1899. okt. 2., 3. old.