

Killyéni András

VASPARIPÁK KOLOZSVÁROTT

Killyéni András

VASPARIPÁK

KOLOZSVÁROTT

Kolozsvár

2010

A kötet megjelenését támogatták:



MOL Románia vállalat és Ferencz I. Szabolcs vezérigazgató

Apáczai Csere János Baráti Társaság



Agression Group és Cosmin Pavel igazgató

Elekes István

A könyvet véleményezte: Kő András, dr. Szakály Sándor

A borítón: Hirschfeld Sándor és neje tandem-kerékpáron (1900 körül).

A hátlapon: Kerékpáros felvonulás Kolozsváron 1889. május 26-án.

A szerző magánkiadása.

Borító: Fülöp Zoltán, rajz: Gregus Zoltán

Tipográfia és műszaki szerkesztés: Fülöp Zoltán, www.metaforma.ro

Nyomdai munkálatok: Hiperborea Kft. , Torda, 2010.

© Killyéni András 2010

ISBN 978-973-0-09054-3

Feleségemnek és kislányomnak

MÚLTIDÉZŐ

Harminc éve volt, Istenem, hogy repül az idő! Bakattam Leányfalura Karinthy Ferenc íróhoz. A bicikliről szóló *Drótszamar* című könyvemben szerettem volna megszólaltatni őt is, hiszen valamennyien tudtuk, hogy rajongva szereti a kétkerekűt. Nem is csalódtam benne sem akkor, sem később soha, amikor valamilyen sportról szóló témában felkerestem. Tudvalévő ugyanis, hogy nagy sportrajongó volt, egykoron vízilabdázó. A búcsúzáskor szegeztem neki a kérdést, az íróhoz és a nyelvészhez: mit szólna, ha *Drótszamar* lenne a könyv címe? Egy kínai paraszt mondása adta a szógyártáshoz az ötletet, amely így hangzik: „A kerékpár egy kis öszvér, amelyet az ember a füleinél fogva vezet, és haladását azzal biztosítja, hogy a lábával folyamatosan hasba rúgja.” A mondás aztán a könyv mottója lett. Karinthy megvakarta a feje búbját, fennhangon morzsolgatta fogai között a szót, arca egyre vidámabb lett, végül pedig kimondta a szentenciát: „Jó..., nagyon jó..., drótszamar..., legyen a könyv

címe drótszamar...” A történetnek itt vége, én pedig evvel a szóval vonultam be a magyar irodalomba. Büszke is vagyok rá, mert az elmúlt harminc évben a szó szájáról szájra terjedt, sőt bicikliklubok alakultak ezzel a névvel.

Miért meséltem el a drótszamar keletkezését? Azon egyszerű oknál fogva, mert most itt van egy újabb könyv, amely a vasparipáról (vagy ahogy az ősidőkben nevezték: a gyalog-sebes-futó gépelyről, az utazó erőműről, a kengyelfutógépről stb.) szól, s ilyenkor mindig örvendezek, hogy micsoda reneszánszát éli a kétkerekű, amely gyerekkorom legkedvesebb járműve volt. Elég csak egy hétvégén a Balatonra tartó autók tetejét vagy farát figyelni, és összeszámolni, hány drótszamar tart velük. Egyre szaporodnak a kerékpárutak Európában, és most már nem csak a hollandok és a dánok bicikliznek, hanem sokan mások is.

S ha a kerékpár reneszánszáról beszélünk, akkor illik ismernünk a múltját, a történetét. Ennek a

múltnak része az is, ami Kolozsvárott történt, ahol 1881 körül jelent meg az utcákon az első kerékpár, hogy aztán a pincérek és a tűzoltók versenyén is fő attrakció legyen. Igaza van Csikmadéfalvi Istvánffy Gyulának, a Magyar Tudományos Akadémia hajdani tagjának – akit a szerző, Killyéni András is gyakran idéz –, az első magyar nyelvű kerékpáros könyv írójának, a kolozsvári kerékpározás kiemelkedő alakjának: „A kerékpár a legszebb találmányok egyike.” Nem csoda, hogy Killyéni András beleszerelmesedett a kétkerekűbe, és sziszifuszi szorgalommal kutatja a múltját, amely olykor megmosolyogtató,

máskor hősie, de sohasem érdektelen. Ez még akkor is igaz, ha nem kedvez a széljárás általában a sporttörténetnek.

De elég csak belelapozni a szerző könyvébe, hogy belefeledkezzen az ember.

Most már csak az a kérdés, hogy Killyéni Andrásnak van-e biciklije? Csodálkoznék, ha nem lenne. Csak az tud ilyen szeretettel, lelkesedéssel és szívvel írni a vasparipáról, aki fel szokott pattanni a nyergébe.

*Kő András
író, újságíró*

ELŐSZÓ

A könyv, amelyet kezében tart az olvasó, a kerékpározás kolozsvári meghonosodásának története 1881-1903 között, melyből megtudjuk, hogy mikor jelent meg városunkban az első kerékpár, kik voltak az első kerékpárosok, hogyan szerveződtek egyesületté, valamint mikor és milyen versenyeket szerveztek. A könyv „főszereplője” a neves botanikus-egyetemi tanár, dr. Istvánffy Gyula, aki nem csupán a Mikó-kerti fűvészkert gondozója volt, hanem a budapesti Magyar Nemzeti Múzeum növénytarának igazgatója, valamint a magyar Tudományos Akadémia tagja is. Az ő személyisége körül csoportosult a kerékpáros élet Kolozsváron.

A kerékpározás hőskora Kolozsváron egy letűnt kor kronológiája, amely bemutatja az első versenyek szervezésének történetét az országúti versenyektől az atlétikaviadalokon megrendezett pályaversenyekig. A hihetetlenül gyorsan népszerűvé vált kerékpározás hamarosan a kolozsvári rendezvények fénypontja lett, még a pincérek és tűzoltók

ünnepi rendezvényein is a kerékpárverseny számított a fő attrakciónak. 1890-ben önálló kerékpáros egyesület alakult, amely 1894-ben megnyitotta az első kerékpár pályát Kolozsváron. Ennek hollétéről, tervezőjéről, kivitelezőjéről és fontosságáról már csak nagyon kevesen tudnak napjainkban. Az egyesület és maga a sportág is 1893-tól, dr. Haller Károly vezetése alatt élte fénykorát, amikor Kolozsvár a magyar kerékpáros élet egyik központjává nőtte ki magát. Az itt szervezett országos versenyeken olyan híres versenyzők vettek részt, mint Rottenbiller János, Wiegand Rezső vagy Greiner Frigyes.

Egyre nagyobb tömeg hódolt az új sport élvezetének. A profi kerékpárosok mellett a műkedvelők is megtalálták helyüket a kerékpáros egyesületben, hiszen a kolozsvári egyesület helyi, zárt versenyeket rendezett számukra, ahol egyenrangú ellenfelekkel mérhették össze képességeiket. A sport állandó népszerűsítésének eredményeként 1897-re a középkorúak körében is elterjedt a biciklizés.

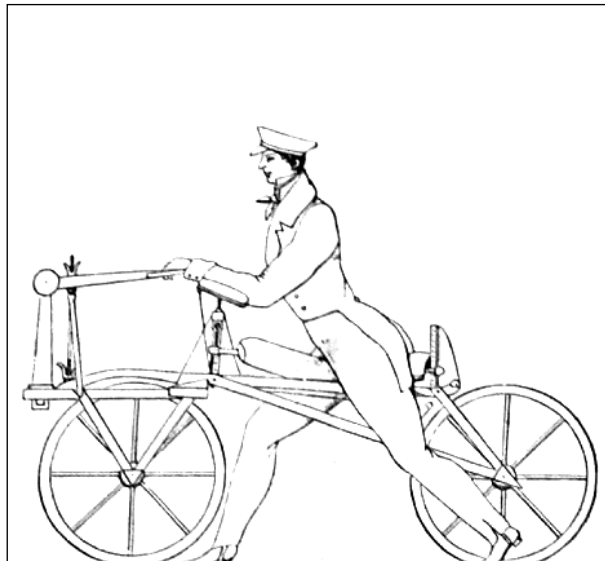
Egyetemi tanárok, hivatalnokok és arisztokraták is beiratkoztak az egyesület tagjai közé. Az országos szinten bevezetett kerékpáradó viszont olyan törést jelentett, amely nem csupán a tagok számának csökkenéséhez, de rövidesen a kerékpár egyletek megszűnéséhez vezetett. Az anyagi megterhelés miatt a régi tagok kiléptek, újak pedig nem iratkoztak be. 1903-ban lebontották a sétatéri kerékpár

pályát és ma már a legtöbb kolozsvári nem is tudja, hogy ott valaha izgalmas versenyekkel színezett, élénk kerékpáros élet zajlott. Munkámban a sporttörténetnek ezt a méltatlanul feledésbe merült rövid időszakát elevenítem fel, gazdag képanyaggal illusztrálva a leírtakat, remélve, hogy sikerül valamit feleleveníteni és példaértékűvé tenni az utókor számára ebből a túl rövidre szabott huszonekét évből.

A KERÉKPÁR ŐSE

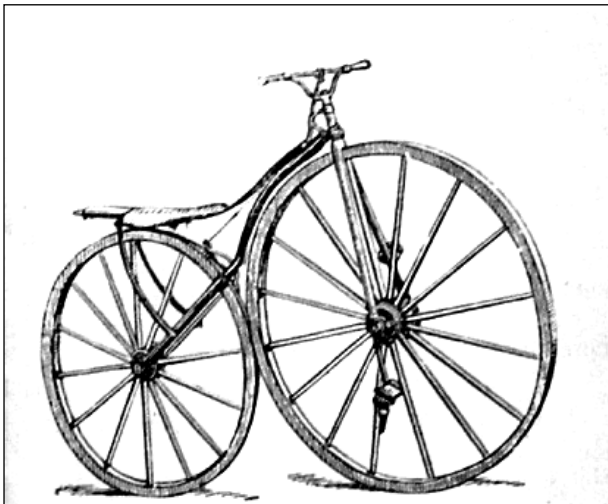
Az emberiséget évszázadok óta foglalkoztatta a gondolat, hogyan helyettesíthetné a lovat más erőforrással. Bizonyos találmányok a szél, a gőz erejére alapoztak, a XIX. században pedig megjelentek az emberi erőt felhasználó alkotások. Ilyen volt a kerékpár őse is.

1816-ban Karl Friedrich Drais (1775-1851) német báró, feltaláló, bemutatta az általa készített kétkerekű futógépet, a mai kerékpár őseit. A fából készített találmány két összekötött kerék volt, az első irányítható, hozzá rögzítve egy ülés, amelyet lábbal kellett hajtani. *Igazi sikere azonban azzal a kétkerekű járművel volt, amelyet a Karlsruher Zeitung 1817. évi augusztus 1-iki száma ismertetett meg először a nyilvánossággal. E forrás szerint a járműnek, amellyel a báró már nagyszerű teljesítményeket vitt végbe, alapgondolatát a korcsolyázás adta meg; maga a jármű lényege két kerékre alkalmazott nyereg, amelyen elhelyezkedve az ember, lábával a földről továbbléldöshette magát. A továbblélekések céljára a cipő orrát meg kellett vasaltatni. E járműben felismerhetjük a*



Drais futógépe

Forrás: Kerékpár-sport



Michaux velocipédje

Forrás: Kerékpár-sport

kerékpárunk őseit. Azonos mindkettőben az első kerék útján való kormányzás, ellenben az őсібől hiányzik minden megkönnyebbitett erőátvitel.¹

A futógépnek nem volt sikere a német államokban, viszont Franciaországban és Angliában igen. Itt a járgányt tökéletesítették, 1839-ben pedig a skót Kirkpatrick MacMillan emelőkaros pedállal látta el, így a hajtáshoz már a lábat nem kellett a földre tenni. Az 1860-as években a francia Ernest Michaux megnövelte az első kerék átmérőjét és pedált szerelt rá. A favázat fémre cserélte, a kerekeket tömött gumival kerítette be, az új „járművet” pedig bemutatta az 1867-es világkiállításon. Ez a járgány velocipéd néven terjedt el.²

¹ Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. II, Budapest, 1928, 626.

² Walter Umminger, A sport krónikája (magyar nyelvű kiadás). Budapest, 1992, 146.

KERÉKPÁRTÍPUSOK A XIX. SZÁZAD VÉGÉN

Az 1870-es évektől Európában és Angliában is elterjedt a magas gép: az a típusú kerékpár, amelynek első kereke akár a másfél méter átmérőt is elérte, míg hátsó kereke jóval kisebb volt. Dr. Istvánffy Gyula, a kolozsvári kerékpározás 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 nemigen romlott el, könnyen lehetett szállítani. Nagy hátránya épp magasságából eredt: nagyokat lehetett esni róla, minek következtében a kerékpáros súlyosan megsérülhetett. Felépítése miatt nagyon nehezen lehetett fel- és leszállni róla, sőt a megállás is nehézkes volt³.

Bár a nagykerékű kerékpárok igen népszerűek voltak, a gyakori esések következtében 1879-

ben bemutatták az egyforma kerekű, úgynevezett biztonsági (rover) kerékpárt. Ezt az angol Tangent & Coventry Tricycle Co. gyártotta először, mikor megjelent senki sem vette komolyan, de előnyei révén néhány év alatt teljesen kiszorította a magas kerekű kerékpárt⁴. A biztonsági kerékpár gyorsabb volt a magas típusúnál, nem rázott annyira és kitűnően lehetett vele hegyre hajtani. Teljesítménye miatt mai napig használják.

A kerékpár fejlődéséhez és tökéletesítéséhez hozzájárult John Dunlop légtömölös abroncs találmánya, amellyel a biciklizés nagyon kényelmes lett. A XX. századra megszületett a ma is használt modern kerékpár, amely meghódította a piacot és világszinten használt lett.

³ Istvánffy Gyula, A kerékpárosság kézikönyve, Kertész József nyomdája, Budapest, 1894, 23-24.

⁴ Istvánffy Gyula, A kerékpárosság kézikönyve, Kertész József nyomdája, Budapest, 1894, 20.



Magaskerekű gép Kolozsváron

Forrás Butka Tamás felvétele

**Magaskerekű
a székelyudvarhelyi Haáz Rezső Múzeumban**

Forrás: a szerző felvétele



A KERÉKPÁROZÁS KEZDETEI MAGYARORSZÁGON

A korabeli adatok szerint az első magaskerekű kerékpárt 1879-ben hozta Budapestre Kosztovics László. Hamarosan Ridley Lajos is vásárolt egy hasonló járművet, és megkezdtek a biciklis kirándulásokat Budapest környékén: Kőbányára, Cinkotára, Szentendrére és Székesfehérvárra túráztak.

A kerékpár magas ára miatt elsősorban a budapesti arisztokrácia és a művelt középosztály körében jelent meg. 1882-ben a kerékpárral rendelkező budapesti polgárok megalakították a Budapesti Kerékpáros Egyesületet. Az egyesület tagjai közül Philipovics Emil Párizsba kerekezett, Szmertics Iván pedig bejárta rajta Európát. Az új sportot űzők kerékpárjukat elsősorban turista célokra használták, 1883-ban pedig megrendezték az első kerékpáros versenyt is a budapesti ügető-versenypályán. A versenyek során kiemelkedtek Philipovics és Vermes Lajos.

1883-tól újabb egyesületek alakultak. A Budapesti Vasparipa Egyesület Előre, 1885-ben a Magyar Velocipéd Club, 1886-ban a Hunnia Velocipéd Club. Ezek többnyire rövid működésű csoportosulások voltak, amelyek egy-két év tevékenység után megszűntek. A mozgalomnak viszont hatása volt a nagyobb magyar városokra, ahol – budapesti mintára – az 1880-as évektől kerékpárklubok alakultak.⁵

Az 1890-es években már hosszabb életű egyesületek alakultak országszerte, 1894-ben pedig létrejött a Magyar Kerékpár Szövetség is, melynek első elnöke Gerenday György volt. Az egyesületek részvénytársasági alapon megépítették a Millenáris Sporttelepet, amely a kor legmodernebb magyar kerékpár versenypályája volt, és amely ma is áll Budapesten.

⁵ Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 582-592.



A magyar kerékpározás úttörői

Balról az első Osztovits László, a harmadik Vermes Lajos, a hatodik Philipovich Emil, a hetedik pedig Mahatsek Antal. Guggol Rossi Nándor.

Forrás: Sport-világ albuma, 1896

Vermes Lajos, az első magyar kerékpárosok egyike

Forrás: Magyar Sportmúzeum



BOLYAI FARKAS TRICIKLIJE

Bolyai Farkas matematikus nevéhez több olyan találmány fűződik, melyek messze megelőzték korukat. Készített például egy „szekérlak”-ot, amelyet ló húzott. Ez egy négy kereken guruló kis szoba volt, zsindelyes tetővel, benne kemencével. Emellett egy triciklit is készített, amelyet közlekedésre használt.

Bolyai tricikliének történetéről Borbély György írt 1889-ben a *Herkules* budapesti sportlap számára. Borbély Brassai Sámuelnek kérdezte a találmányról, aki szerint *Bolyai Farkas fából faragott egy triciklit, s azon saját maga hajtásával utazott is Marosvásárhelyről Bonyhádig (mintegy 50 km), minek akkor igen nagy híre volt; de csak egyszer, többet nem ment vele. Talán nehézkes volt s tökéletesítésen nem fáradozott...*

*míg Draist, Johnstont és Michaux-t tengeren innen, tengeren túl emlegetik: hol láttad vagy hallottad szóban vagy írásban a Bolyai nevet a nagy sportnak vagy a szűkebb biciklisportnak mezején... Bizony, pipogya a magyar. Sem önmaga, sem nemzete nem nyert anyagi hasznót abból a zsenialitásból, amely Bolyaiban lakott. Annyi érzéke sem volt annak a kornak, hogy ereklüként megtartotta volna ezt a szerzőt... Mi külföldről kaptuk a biciklit, melyhez az ő tehetsége nemigen járult. De szelleme ott van a levegőben, s mellé emlékének ott kell lennie a velocipéd történetében.*⁶

⁶ Kő András, Drótszámár. Póráz nélkül – a kerékpárról, Budapest, 1980, 16.

A KERÉKPÁR MEGJELENÉSE KOLOZSVÁRON

A kolozsvári kerekpáros élet kezdeteiről Kuskó István, az 1880-as évek sporttörténésze, sportagitátora, jegyzett fel néhány fontos adatot. *Drais báronak a találmányához hasonló 4 kerekű járművet Szutor Bálint mezőtúri kerékgyártó is készített. Túrról Szarvasra két óra alatt ment vele s aznap vissza is tért, mint Deáky Albert „Baloldal” c. lapja 1875 aug. 26. száma erősíti. E lap már a velocipéd nevet használja... Kolozsvárt Magyar-utca 51. szám alatt Hermann Gyula kerekese mester állított össze saját találmányú kerékpárt. Velocipédezett is vele, mint Kőrösy József tornatanár mondja.*⁷

A biciklizés Kolozsváron komoly hagyománnyal rendelkezett. A sportág fénykorát az 1880-as években érte el, nem sokkal budapesti népszerűvé válása után. Kuskó 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 váci-utczában nem szabad velocipázni”.*⁸

Az első kerékpár 1881 körül jelent meg Kolozsvár utcáin, ám ezt a közhatóság és a közönség ellen-szenvvel fogadta. 1883-ban Tutsek Sándor ügyvéd, későbbi országgyűlési képviselő, a Kolozsvár-Dés távot biciklin tette meg, dr. Istvánffy Gyula és Bartha Gergely pedig nagy feltűnést keltettek, amikor biciklin mentek ki a sétatérre. Később Jancsó Lajos is gyakran biciklizett nagy kerekű biciklijén. 1884. november 5-re Kolozsvár-Apahida kerékpár-versenyt hirdettek, ám az esemény elmaradt, mert dr. Istvánffy Gyula volt az egyedüli jelentkező.

⁷ Emlékkönyv dr. Haller Károly működéséről. Negyven éves tanári jubileuma alkalmából kiadta az ünnep-rendező bizottság. Kolozsvár, szerkesztette Kuskó István, Kolozsvár, 1906, 155.

⁸ Emlékkönyv dr. Haller Károly működéséről. Negyven éves tanári jubileuma alkalmából kiadta az ünnep-rendező bizottság. Kolozsvár, szerkesztette Kuskó István, Kolozsvár, 1906, 156.

Kuszkó szerint az 1880-as évek *a chaosz kora volt a kolozsvári kerékpár-sport életében. Ebből azonban a Bartha Gergely alakja mind élesebben domborodott ki, annak dacára, hogy egy néhány rendőri bíróság lefizetése után titokban kezdett, holdvilágos éjeken kerékpározni a sétatér árnyas utjain. A história kedvéért említjük meg, hogy Bartha, egy ily idilli szórakozás alkalmával gondtalanul karikázva a tó körüli keskeny járón, hogy a bámuló fehérccseléd népséget kikerülje, közel kanyarodott a vízhez s lévén az útban*

*egy tuskó, csinos salto mortalét csinált gépestől a tó langyos vizébe. Ez önkénytelen fürdő után arra a gondolatra jött, hogy az embernek mégsem jó „egyedül lenni”. Buzdított, oktatott; híveket szerzett a sportnak. 1886-ban már többen próbálkoztunk a gépen ülés-sel. 1887-ben már annyian voltunk a klubban, hogy csoportosulhattunk.*⁹

⁹ A Kolozsvári Athletikai Club bicycli köre. Emlékkönyv, kiadta a Kerékpár-Sport szerkesztősége, Budapest, 1889, 7.

AZ ELSŐ KERÉKPÁROS CSOPORT MEGALKULÁSA

A kolozsvári kerékpárosok számára nyilvánvalóvá vált, hogy csoportosulniuk kell annak érdekében, hogy a sportot népszerűsíteni lehessen, a sportág iránti rajongókat egybegyűjtsék. A Kolozsvári Atlétikai Club (KAC) kiváló lehetőséget nyújtott, így a kerékpárosok ezen egyesület keretén belül alakították meg körüket.

A KAC Kolozsvár első atlétikai egyesülete volt, amely 1884-ben alakult. Elnöke a sport iránt elkötelezett báró Jósika Lajos, alelnöke pedig dr. Baintner Hugó és dr. Kőváry Mihály volt. Az egyesület sportolói elsősorban a kolozsvári Ferenc József Tudományegyetem diákjai voltak, mellettük a Kereskedelmi Akadémia, illetve a középiskolák diákjait is megtaláljuk. A klubot néhány évig Magyarország legerősebb atlétika-egyesületeként tartották számon, melynek keretében tornászok, vívók, kerékpárosok egyaránt helyet találtak.

A kerékpározás iránt rajongók csoportja 1887-ben megalakította a Kolozsvári Atlétikai Club bicikli-körét. Az újonnan alapított kör felállította azokat a szabályokat, melyeket e sport űzői kötelesek voltak

betartani: *e körben a tagok egymásra nézve kötelező szabályokat állapítottak meg. A kerékpározás sportjának űzésére vonatkozó eme szabályzatok pontjai szem előtt tartják egyrészt a közönséggel szemben tartozó figyelmet és óvatosságot, másrészt a kerékpározóknak saját biztonságára vonatkozó kellékeket.*¹⁰

A szabályzat szerint az egyesületet rendes- és pártoló tagok alkotják. A rendes tagok csak helybéli polgárok lehetnek, akik az évi 1 forintos tagdíjat befizették. Az egyesületet egy vezető, segédvezető és pénztárnok irányítja. A vezető szerepe a nyilvános kivonulások megszervezése, amelyeknek mindig az élén vonul; ilyenkor minden tag kötelezően engedelmeskedik „katona módjára”. A szabályzat értelmében vezető csak olyan tag lehetett, aki a kormányrúd használata nélkül képes volt negyed kilométert biciklizni.¹¹ A kör első vezetőjének dr.

¹⁰ A KAC bicycle köre. Kerékpár-sport, 1889. január 15.

¹¹ A Kolozsvári Bycikle Klub kötelező szabályai. Kolozsvár, 1888, 6-7.

Stampa Keresztély,
az első kerékpáros csoport helyettes vezetője,
később a Kolozsvári Kerékpáros Egylet titkára

Forrás: Magyar Sportmúzeum



Istvánffy Gyulát, helyettes vezetőjének pedig Stampa Keresztélyt választották meg.

A szabályzat legfontosabb pontja kimondta, hogy *megköveteli a klub kerékpározóitól – olvashatjuk – 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.*¹²

Az edzések első helyszíne a Sétatér volt, itt Kővári László igazgató jóvoltából az egyesület tagjai használhatták az egyik melléksétányt minden reggel fél hat és fél hét között. Emellett egyenruhát és sapkát viseltek, hogy a város polgárai megkülönböztessék őket a „vadbiciklistáktól”, akiknek semmi közük az egyesülethez, és akik kihágásait így nem írhatják a kör tagjainak számlájára.¹³

A kör megalakulása után a KAC a kerékpározást bevette az atlétikaviadalok versenyprogramjába. 1887-ben a KAC őszi viadalának (melyet az

egyesület Marosvásárhelyen rendezett meg) 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 tudtak¹⁴.

Vermes mellett hét kolozsvári kerékpáros is bemutatott különböző műgyakorlatokat, a vásárhelyi viadal volt az első KAC verseny, ahol a kerékpározás szerepelt, bár egyelőre bemutató-, és nem versenyjelleggel. A kör számára a legnagyobb gondot a megfelelő sportpálya hiánya jelentette, így – Vermes ajánlására – a kerékpárosok felkarolták a turizmust. Évente minden kerékpáros feljegyezte egy saját kirándulási naplóba: hova kerékpározott, mekkora utat tett meg, milyen út- és földrajzi viszonyokat észlelt, év végén pedig ezeket az eredményeket összegezték, a legnagyobb utat megtevő kerékpárost pedig megjutalmazták. Néhány évig a versenyszerűen űzött kerékpáros kirándulások óriási népszerűségnek örvendtek Kolozsváron.

¹² Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 608.

¹³ A kolozsvári atletikai club bicycle-köre. Kerékpár-sport, 1889. május 1.

¹⁴ A Kolozsvári Athletikai Club III. évkönyve. szerk. Kuszko István, Kolozsvár, 1890, 40.

Albert Károly – 1888

Forrás: Salvanu Virgil közlése



VERMES LAJOS HELYE A KOLOZSVÁRI SPORTÉLETBEN

Vermes Lajost (1860-1945) bátran nevezhetjük a magyar sporttörténet legérdekesebb alakjának: híres sportoló, sportagitátor, sportszervező, sportvezető, testnevelő tanár, de ugyanakkor föllentő, hitelességét elvesztett sportszemélyiség, akinek egy szavát sem lehetett biztosan elhinni. Bár életét és vagyonát is a sportnak szentelte, mégis ma már – neve hallatán – a túlkapásai, a híres blöffjei, a saját személyisége körüli nagyzolásai maradtak meg a köztudatban.

Vermes középiskolai tanulmányait budapesti magánintézetekben végezte, később pedig — a feljegyzések szerint — szigorló orvosként tevékenykedett. Rejtély fedi, hogy befejezte-e az orvosi képzést — valószínűleg nem —, de élete során többször is hivatalosan használta a dr. Vermes nevet. Sportolói pályafutását a Nemzeti Torna

Egyletben kezdte, karrierje alatt több, mint száz első díjat nyert - ez óriási eredmény volt az ő korában – és nem szégyellt dicsekedni vele.¹⁵

Kiváló kerékpáros, Magyarország első biciklisei között tartják számon. 1881-ben második helyet nyert a Budapest-Gödöllő, 1882-ben pedig első helyet a Budapest-Kassa velocipéd versenyen. Maradandó alkotása a Szabadkán megépített 500 m hosszú, 4 m széles, ellipszis alakú kerékpárpálya (1892), amely az első ilyen pálya volt az országban.

A sportolói karrier mellett Vermes számára a sportesemények szervezése is fontos szerepet töltött be életében. Az 1880-as évek elején úgy érezte, minden ajtó megnyílik előtte, bármilyen versenyt meg tud szervezni, tekintélye határtalan. Vermes egyedüli gondja az volt, hogy szerette volna elérni, hogy ezt mások is így érezzék. Óriási hibája volt,

¹⁵ Killényi András, A kolozsvári sportélet életrajzi gyűjteménye (1818-1918). Kolozsvár, 2006, 117.



**Vermes Lajos Kolozsváron,
Dunky fényképészetében**

Forrás: KAC III. évkönyve



Vermes kolozsvári kirándulásáról készült karikatúra (Jancsó Lajos rajza)

Forrás: Boks, 1886/5

hogy nem elégedett meg ezekkel a versenyekkel és eredményekkel, hanem közölte őket a sajtóban is, elsősorban a kor híres sportlapjában, a Herkulesben. A világrekordokról így egész Magyarország, később pedig az európai sportélet elitje is értesült. A legtöbb esetben kétségbe vonták az eredmények hitelességét, Vermes pedig köteles volt beismerni a hibákat. Az első híres rekordja az 1885-ös szabadkai viadalon született, ahol az 1 angol mérföldes síkfutásban hirdetett egy csodálatos eredményt. Később kénytelen volt elismerni, hogy az 1609 méteres versenytáv valójában csak 1056 méter 85 centiméter volt.¹⁶ Hitelét veszítette, távoznia kellett Szabadkáról.

Vermes 1896-ig Szabadkán élt és dolgozott, ezután Kolozsvárra költözött, ahol egyetemi vívótanárként nagy tiszteletnek örvendett. Vermes számára az egyetem vezetősége az igényeknek megfelelően kialakított egy torna- és vívótermet.

¹⁶ Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 244.

Az egyetem felkarolta a testnevelés és vívás oktatását. Amikor 1902-ben elkészült Meixner Károly és Alpár Ignác tervei alapján, Reményik Károly építész kivitelezésében, az egyetem új épülete, itt kapott helyet a modern tornázó- és vívóintézet is.

Az egyetem mellett a kolozsvári felekezeti gimnáziumok is felkérték őt a tornaórák megtartására. Nevéhez fűződik a labdarúgás meghonosítása, valamint az egyetemi atlétikai egyesület alapítása Kolozsváron. Vermes mellett szól az a tény, hogy felismerte a hanyatló kolozsvári sportélet problémáit és belátta, hogy ez nem felel meg az egyetemi atlétikai élet meghonosodásának. Szorgalmazta, hogy Kolozsváron is alakuljon egy egyetemi sportklub, a BEAC (Budapesti Egyetemi Atlétikai Club) mintájára.

Vermes 1904-ben távozott Kolozsvárról, mivel konfliktusba került a helyi sportvezetőkkel és lejáratta hírnevét a polgári intézmények vezetőinek szemében.

A KERÉKPÁRVERSENYEK MEGHONOSODÁSA KOLOZSVÁRON

A KAC 1888-ban a Kolozsvár-Nagyenyed távon versenygyaloglást szervezett. A versenyzőket a kerékpáros kör tagjai kísérték végig az úton. Egy korabeli lap beszámolója szerint Nagyenyeden először a kerékpárosok jelentek meg, kiket a közönség sűrűn éljenzett. A kerékpárosok – Bartha Gergely, Stampa Keresztély, Dunky Ferenc, L. Benke Ferenc, Albert Károly és a marosvásárhelyi Chevassus Ferenc – sorba álltak, a szervezők pedig tudták, hogy hamarosan megérkezik az első távgyalogló.¹⁷

A KAC vezetősége belátta, hogy a kerékpársport egyre népszerűbb lett, így eldöntötte, hogy versenyeket rendez számukra. 1889. október 5-én a KAC biciklisei versenyre keltek egymással, 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 a budapesti Philipovich Emil volt, aki elsőként ért fel magas géppel 39 perc 9 mp alatt.

1890-ben a KAC Kolozsvár-Szamosújvár és vissza útvonalon rendezett versenyt, párhuzamosan a gyaloglóversennyel. A 90 km-es távon hárman versenyeztek, Bartha Gergely győzött Borbély György és Körösy József előtt.

A pályaversenyek megrendezését lehetetlenné tette a szakszerű versenypálya hiánya – az egyesület minden évben bérelt egy nagyobb kertet (Lövolde, Bonctani intézet udvara, Tornavívoda udvara stb.), ahol ideiglenesen atlétika-pályát rendezett be, itt rendezték az első atlétika-pályaversenyeket is. 1888-ban, a KAC VII. viadalán jelent meg először a versenyszámok között a kerékpár-síkverseny. Bár az első alkalommal senki sem indult, a következő

¹⁷ Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 642.



**Kerékpáros versenyző
egy 1890-es KAC versenyen**

Forrás: Apáczai Cs. J. Baráti Társaság sporthagyatéka



Stampa Keresztély cukrászata a Főtéren – a KAC „székhelye volt”

Forrás: Magyar Sportmúzeum

viadaltól már egyre nagyobb lett az érdeklődés a verseny iránt, melyeket 1, 2 vagy 5 kilométeres távon rendeztek. A kerékpározás növekedő népszerűsége miatt 1888. szeptemberében, a KAC VIII. viadalán, nagyszámú nézőt vonzott az 1000, illetve 3000 méteres távú síkverseny, az ideiglenesen kialakított atlétikapályán. A rövid versenyszámot Borbély György, a hosszabbat Bartha Gergely nyerte meg. A következő évben már 1000 és 5000 méteres távon Stampa Keresztély, illetve Bartha Gergely győztek. Az utolsó, 1891-es viadalon 2000 méteren Borbély György győzött.

Emellett népszerűek voltak a Vermes hatására indított turista versenyek, ahol az év folyamán megtett utakat összegezték, illetve az országúti versenyek, amelyeket két város között, több tíz kilométeres távolságon rendeztek. Vermes óriási sikerén felbuzdulva a kolozsvári kerékpárosok is meghonosították a biciklis kirándulásokat. Eleinte rövidebb utakat tettek Szatmár és Bihar megyébe, majd később a Kárpátokon is átkeltek Bukovina és Bukarest felé. Ezeken 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, 2024 kilométert, dr. Istvánffy Gyula tette meg. Istvánffy Gyula botanikus, egyetemi tanárról feljegyezték, hogy kerékpáros kirándulásait kevés kivétellel tudományos kutatások céljából tette, képes volt akár a Fekete-tengerig is elbiciklizni moszatokért.¹⁸

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, Újvidékig, Szlavóniáig 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.*¹⁹

¹⁸ Killyéni András, A kolozsvári sportélet életrajzi gyűjteménye (1818-1918). Kolozsvár, 2006, 71.

¹⁹ Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 609.

A KAC KERÉKPÁR KÖRÉNEK VERSENYZŐI

Neves kolozsvári polgárokat kötött össze a kerékpározás. Az egyesület tagjai között egyetemi tanárokat, kereskedőket, hivatalnokokat, tanárokat egyaránt megtalálunk. A KAC kerékpáros körében meghatározó szerepet töltött be Istvánffy Gyula, Stampa Keresztély, Bartha Gergely, Kuskó István, Albert Károly és Dunky Ferenc.

Dr. Istvánffy Gyula egyetemi tanár világot járt ember volt, kapcsolatban állt az Európa-szerte működő kerékpáros egyesületekkel. Huszonegy évesen doktorált botanikából a bonni egyetemen. A kolozsvári, majd a budapesti műegyetem tanára volt, ő alakította ki a kolozsvári Mikó utcai botanikus kertet, illetve a budapesti M. Kir. Központi Szőlészeti Kísérleti Állomást.

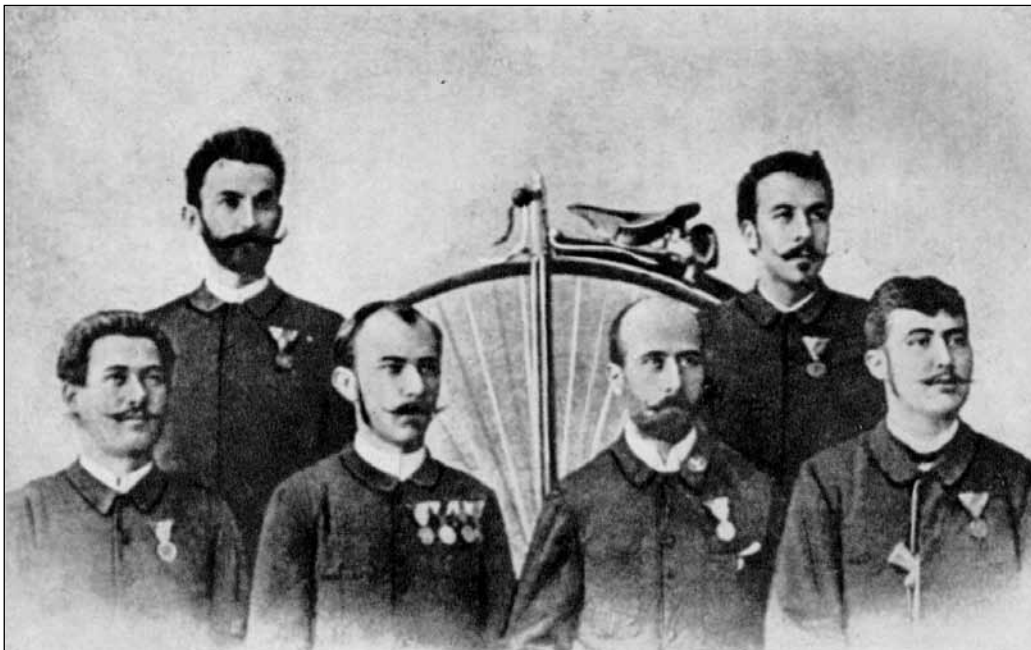
Stampa Keresztélynek cukrászata volt a Főtéren, ez volt a KAC tagjainak a gyülekezési helye. Budapesti kapcsolatai révén több kolozsvári kerékpárosnak ő szerzett be a fővárosból biciklit – ő hozta Borbély Györgynek is azt a kerékpárt, amellyel

megjárta Párizst. Az övé volt Kolozsvár első tandem-biciklijé, a feleségével kedvére kerékpározott rajta a város környékén.

Bartha Gergely bankhivatalnok a kolozsvári kerékpáros csoportosulásokban és egyesületekben aktív szerepet töltött be. Szervezett, népszerűsítette a biciklizést, új tagokat nyert meg, közben versenyzett. Bartha a korcsolyázó egyesületben is betöltött szervező, pénztáros tisztséget, ő irányította az 1890-es évek legelején a Sétatéren felszerelt villanyvilágítás beszerelését, az ő javaslatára helyeztek el két lámpát a sétatéri tó szigetén is, így a tó esti kivilágítása szakszerűbb lett.²⁰

Kuskó István volt a KAC „íródeákja”, neki köszönhetjük, hogy megírta az egyesület három évkönyvét, azt hogy a 120 évvel ezelőtti események lejegyezve maradtak. Humoros írásokban számolt

²⁰ Killyéni András, A kolozsvári sportélet életrajzi gyűjteménye (1818-1918). Kolozsvár, 2006, 35-36.



A KAC kerékpárosai 1889-ben

Alsó sor (balról): Borbély György, Bartha Gergely, dr. Istvánffi Gyula, Stampa Keresztély.
Állnak: L. Benke Ferencz, Dunky Ferenc

Forrás: KAC III. évkönyve

be a kolozsvári egyesületről, a versenyekről, bajnokokról, eredményekről, illetve a kerékpárosok életéről, sikereiről – íme egy rövid példa. *Ismerik-e önök az én kangaromat? Íme bemutatom. Acél izmai vannak tetőtől talpig. Valóságos vasparipa. Hanem azért okos állat és értelmes, engedelmes úti társ. Magassága egy méter s két karikalába van. Ezeket a lábakat kaucsuk-patkó fedi. Zajtalanul s könnyedén gördül a hegyen fel, repül a lejtőn, nyargal a rónán s nem kér abrakot soha. Máskülönben is szófogadó, engedelmes állat. Figyelmesen kerüli a veszélyt, megnézi s követi gazdájának minden mozdulatát.*

Sarkantyú a két hajtóka (pedál). Amint ezeket megnyomom mozgásba jó a két kis hajtókerék s fogaival vígan cibálja a láncot. A lánc minden mozdulattal másfél kört irat le a nagy kerékkal s ennek nyomába szabadon gurul a gerincet tartó hátulsó kis kerék.

*Most tehát ismerik az én kis paripámat. Még csak azt említem meg, hogy gyorsabban repít, mint ha csont és húsból levő állat volna és súlya 24 kg.*²¹

21 Kerékpáron Kolozsvártól Felső-Bányáig és vissza. Kuskó István úti jegyzete, Kerékpár-sport, 1889. február 1, 33-34.

Dunky Ferenc, Kolozsvár neves fényképésze, kiváló kerékpáros és nagy sportrajongó volt. A kolozsvári fejlett sportélet kiváló fotótéma volt, a sportért rajongó Dunky pedig megragadott minden alkalmat, amikor egy sporteseményt megörökíthetett, ugyanakkor nem zajlott semmilyen rangos sportesemény anélkül, hogy ne készült volna csoportkép a résztvevőkről. Munkásságának köszönhetően a kolozsvári kerékpáros élet hőskora kellőképpen dokumentálódott fényképanyaggal is.

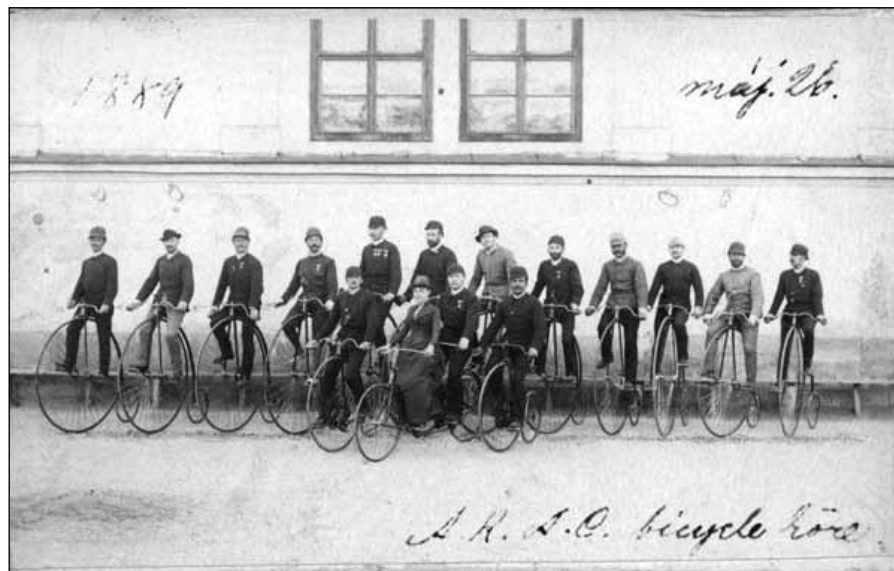
Albert Károly Kolozsvár első szakképzett testnevelő tanára volt. 1877-ben szerzett tornatanítói oklevelet, 1884-től tanított Kolozsváron. All-round sportember volt, atlétika viadalokon szerepelt és győzött, kerékpározott, oktatott, ő rendezte az első Erdély szintű középiskolás tornaversenyt 1894-ben.

Kuskóról és Albert Károlyról fennmaradt az alábbi anekdota. Egy hölgy az egyik KAC viadalon megkérdezte Albert Károlyt, aki köztudottan népszerű volt a hölgyek körében, hogy minek a rövidítése a KAC. *Ez is azt jelenti, hogy én magát szeretem, s egyben jelzi a maga iránt való szándékomat. Komoly akarattal célt érni.* Ekkor közbeszólt Kuskó István.

**Dunky Ferenc
fényképész**

Forrás: Magyar Sportmúzeum





A KAC kerékpárosainak felvonulása – 1889. május 26.

Felső sor (balról): Antal András, Illing Sándor, Borbély György bajnok, Albert Károly, Bartha Gergely, dr. Istvánffy Gyula, Gidófalvi Jancsó Lajos, L. Benke Ferenc, Vikol János, Kolosváry János, Körösy József, Dunky Ferenc.

Alsó sor. Kuzskó István, Stampa Keresztélyné, Stampa Keresztély, Vikol Gergely.

Képforrás: KAC III. évkönyve

*Ne higgye, nem azt jelenti, hanem hogy kopaszodik Albert cudarul.*²²

A kerékpárosok első, nyilvános bemutatkozása a város polgárai előtt az 1889-es kerékpáros felvonulás volt., ahol megmutatták magukat és gépeiket, majd ennek a végén a Tornavívoda udvarán fényképen is megörökítették az eseményt. *Versenyeken és képkidállítás körül is a nehezebb feladatokat keressük, hogy a könnyebbek megoldása ne okozzon gondot.*

22 Mező Ferenc, Sport a humor tükrében. Testnevelés, 1938, 658-659.

*Gépeik mellett álló kerékpáros csoportképeket már láttunk hazánkból, felvonulást eredeti levétel után azonban még nem. Képünk a tornavívó 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.*²³

23 A Kolozsvári Athletikai Club III. évkönyve. Szerk. Kuskó István, Kolozsvár, 1890, 18.

NEVES KOLOZSVÁRI KERÉKPÁROSOK



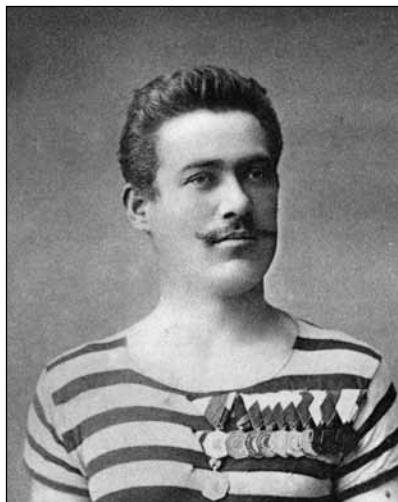
Albert Károly (Kolozsvár, 1858 – Kolozsvár, 1895. szept. 29.) – testnevelő tanár. 1877-ben szerzett tanári oklevelet Budapesten, majd Sepsiszentgyörgyön tanított. 1884-től a Tornavivoda keretében a kolozsvári gimnáziumok testnevelő tanára lett. Ő rendezte 1894-ben az első Erdély szintű tornaversenyt. A KAC választmányi tagja, művezető, szervező, atléta, vívó és kerékpáros volt.



Bartha Gergely (? – ?) – hivatalnok. Kiváló kerékpáros és korcsolyázó, több kolozsvári sportegyesületben töltött be választmányi, pénztárosi, versenyszervezői tisztséget. Sokat kerékpározott, több helyi verseny győztese volt.



Békéssy Károly (Kolozsvár, 1850 – Kolozsvár, 1938. dec.) – újságíró, laptulajdonos. A jogi tanulmányok elvégzése után újságírói pályára lépett. Kiadta a Kolozsvári Közlönyt, illetve az első kolozsvári sportlapot, a Sportot. Tagja volt a kolozsvári sportegyesületeknek, illetve az EKE kerékpáros szakosztályának.



Borbély György (Aranyosrákos, 1860. augusztus – Zalaegerszeg, 1930. feb. 8.) – tanár. A debreceni Református Kollégiumban érettségizett, majd Kolozsváron magyar-latin szakos tanári oklevelet szerzett. Tanári munkásságát Tordán kezdte, majd 1896-ban Zalaegerszegre költözött. Ő javasolta Csányi László szobrának felállítását Zalaegerszegen. A KAC első atlétikabajnoka, kiváló kerékpáros és turista volt.



Dunky Ferenc (1860 – 1941) – fényképész. Testvérével műtermet működtettek Kolozsvár főterén, Dunky-fivérek néven 1886 és 1914 között, emellett Miskolcon és Budapesten is volt műtermük. A KAC tagja, számos leírása és fotója maradt fenn, amelyek a korabeli sportélet értékes dokumentumai.



Dr. Farkas Gyula (Sározd, 1847. márc. 28. – Pestszentlőrinc, 1930. dec. 26.) – egyetemi tanár. Hét évig gróf Batthyány Géza gyermekeinek a magántanára volt, majd ezután doktori és magántanári vizsgát tett a budapesti tudományegyetemen fizikából. 1887-től nyugdíjazásáig a kolozsvári egyetemen mennyiségtant és fizikát tanított.



Gidófalvi István (Nagyszeben, 1859. jan. 25. – Kolozsvár, 1921. jan. 10.) – királyi közjegyző. A hitelszövetkezeti eszme úttörője, jogot végzett. Szászrégenben, majd Kolozsváron királyi közjegyzői irodát működtetett.



Hirschfeld Sándor (Kolozsvár, 1859. okt. 16. – Kolozsvár, 1944. febr. 4.) – kereskedő. Pozsonyban fűszer- és gyarmatárú kereskedelmet tanult, itt kötött szoros barátságot Fadrusz Jánossal. 1883-ban megnyitotta Kolozsvár főterén a fűszer-, csemege-, gyarmatárú és borüzletét. Kirándult, korcsolyázott és kerékpározott, a kolozsvári polgári egyesületek sorában töltötte be a pénztárosi tisztséget.



Illing Sándor (1855 – Kolozsvár, 1896. jún. 7.) – hivatalnok. A Nemzeti Torna Egyletben tornászott, a KAC alapításakor pedig az egyesület pénztárosává választották. Szép eredményei voltak távolugrásban és rövidtávfutásban. Szerkesztője volt az egyesület BOKSZ nevű élclapjának.



Dr. Istvánffy Gyula (Kolozsvár, 1860. ápr. 5. – 1930. aug. 16.) – egyetemi tanár, botanikus. A Kolozsvári Egyetem magán-, majd rendes tanára, 1889-től pedig a Magyar Nemzeti Múzeum növénytárának igazgatója, 1915-től a budapesti Műegyetem növénytan tanára volt. A Magyar Tudományos Akadémia levelező-, majd rendes tagja; éveken keresztül személye körül csoportosult a kolozsvári kerékpáros élet.



Jancsó Lajos (? – ?) – rajztanár. A KAC jegyzője, éklapjának szerkesztője volt. Humoros sporttémájú rajzait a Kerékpársport és a Bokszt közölte.



Kolosváry János (? – ?) – orvos. A kolozsvári Református Kollégiumban érettségizett majd a kolozsvári tudományegyetemen orvosi oklevelet szerzett. A KAC második bajnoka, 1887 őszén pedig elnyerte az Erdély bajnokgyaloglója címet. Kupáit és érmeit elzalogosította, ezért a KAC kizárta sorából és törölte bajnoki címét.



Kuskó István (? – ?) – történész. Ő szerkesztette a KAC három évkönyvét, valamint dr. Haller Károly emlékkönyvét. A KAC titkára volt, munkásságával hozzájárult az atlétikaegyesület rendezvényeinek sikeréhez.



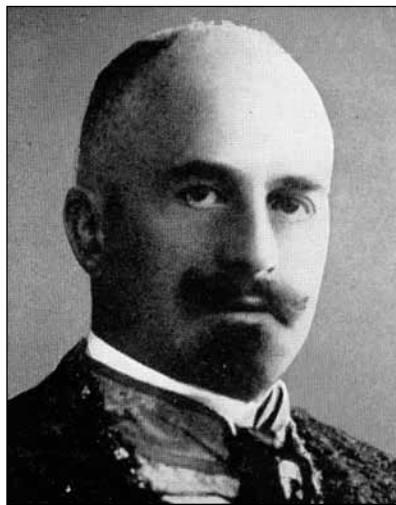
Gróf László István (Bánffyhunrad, 1864. jan. 15. – Kolozsvár, 1920. okt. 15.) – országgyűlési képviselő. Beszterce-Naszód, illetve Kolozs vármegye alispánja, majd Maros-Torda vármegye főispánja, 1910-től országgyűlési képviselő, majd országgyűlési alelnök volt. Fontos szerepet játszott a kolozsvári sport- és turista életben, 1919-20 között az EKE elnöke volt.



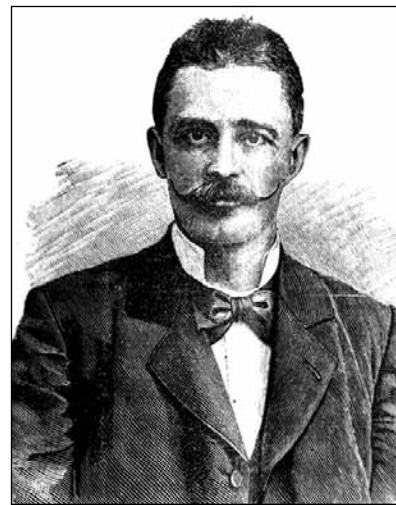
Dr. Meltzl Hugó (Szászrégen, 1846. júl. 31. – Nagyvárada, 1908. jan. 20.) – egyetemi tanár. 1872-től haláláig a kolozsvári tudományegyetem német nyelv és irodalom professzora volt, az intézet rektora 1894/95-ben. Feljegyezték róla, hogy idős korában is korán reggel kerékpáron érkezett az egyetemre.



Stampa Keresztély (? – ?) – cukrászat tulajdonos. Az ő főtéri cukrászdája volt a KAC tagjainak a székhelye az 1880-as években. Alapító tag, számvizsgáló, majd választmányi tag, a KAC és a Kerékpáros Egylet lelkes sportvezetője volt. Az első tandembicikli tulajdonosa Kolozsváron. Fiatalon elhunyt az 1890-es évek elején.



Dr. Szádeczky-Kardoss Gyula (Pusztafalu, 1860. dec. 30. – Kolozsvár, 1935. nov. 8.) – egyetemi tanár. Ásvány-földtanból doktorált, beutazta az Alpokat, majd Angliát, német egyetemekeket látogatott. A budapesti, majd a kolozsvári tudományegyetem tanára, az intézet rektora 1911/12-ben. Az első világháború után Kolozsváron maradt, haláláig a Román Földtani Intézet főgeológusa volt. Az EKE elnöke volt.



Dr. Szádeczky-Kardoss Lajos (Pusztafalu, 1859. ápr. 5. – Budapest, 1935. dec. 29.) – egyetemi tanár. A kolozsvári egyetem történelem tanára, az 1910/11-es tanévben az intézet rektora volt. 1929-ig a Szegedre költözött tudományegyetem tanára, országgyűlési képviselő, a Magyar Tudományos Akadémia, illetve a Lengyel Tudományos Társaság tagja volt.

AZ ELSŐ KOLOZSVÁRI ATLÉTIKA- ÉS KERÉKPÁRPÁLYA

A Kolozsvári Atlétikai Club legnagyobb gondját megalakulása után a korszerű atlétikapályának hiánya jelentette. Az 1885-1889 közötti időszakban az egyesület ideiglenesen kialakított pályákon rendezte a viadalokat a Lövdében, a Bonctani Intézet kertjében, Désen és Marosvásárhelyen.

Dr. Haller Károly, Kolozsvár polgármestere 1886-88 között, polgármesteri ciklusa befejeztével több beadványban kérte a városi tanácsot, hogy adjon át a KAC számára a Sétatéren egy telket haszonbérbe, ahol az egyesület atlétikapályát építtethet. A kérést végül a tanács elfogadta, így 1889. augusztus 14-én a KAC átvett a Sétatér-egylettől a Szamos és a sétányok között egy területet, a tóval egyvonalban. A telek bérét, évi 30 forintot, 1890. június 15-én fizette ki először a KAC pénztárosa.

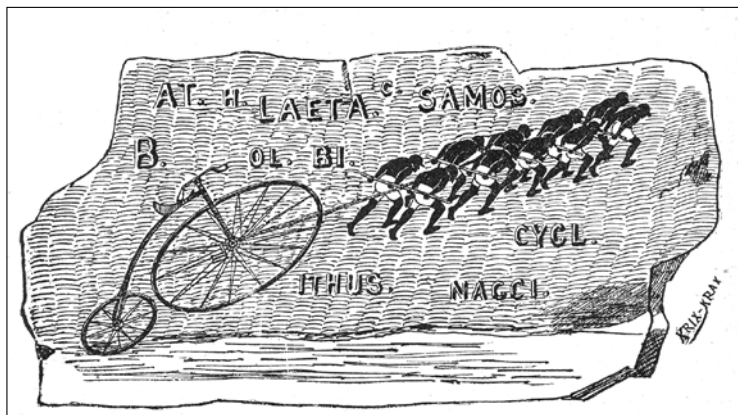
A bérbe vett telken már 1889 augusztusában megkezdődött az új pályának a kialakítása Luncan Aladár egyesületi mérnök tervei szerint. A kialakítást Muhay Ferenc gátmester cége kivitelezte.

Kialakítottak egy 333,3 méter területű, 5 méter széles ovális futópályát, amelyhez egy 110 méter hosszú és 8 méter széles egyenes sprintpálya, valamint egy 50 méter hosszú és 8 méter széles ugrópálya is tartozott.²⁴ A pályát lehengerelt porondból készítették.

A pályaavatót 1889. október 6-án rendezték, mely egyben a KAC X. viadala volt. A verseny előtt folyamatosan rossz idő és nagy esőzés volt, így a versenypálya felázott. A versenyszámokat nehéz körülmények között bonyolították le, de a rossz idő ellenére Göllner Béla fantasztikus eredményt ért el távolugrásban, a 619 cm-es ugrása a kor második legjobb magyar eredménye volt.²⁵ A kerékpárversenyt viszont a felázott talaj miatt elhalasztották.

24 Zuber Ferenc, Az atlétika története Magyarországon. Testnevelés, 1934, 498.

25 A Kolozsvári Atlétikai Club III. Évkönyve. szerk. Kuskó István, Kolozsvár, 1890, 60-61.



Jancsó Lajos karikaturája a KAC élclapjában

Képforrás: Bokszy, 1886/2

A KAC pályaavatója volt az első esemény, ahol a kerékpáros csoport és az atlétikai egyesület vezetői között komoly nézeteltérések merültek fel. A KAC vezetői kérték és megkapták a jogot, hogy a rossz idő miatt a kerékpáros versenyeket a Sétatér egyik sétányán rendezzék meg, ám az egyesület pénztárosának javaslatára a kerékpár versenyeket lefűjták, hiszen így a nézők ingyen tekinthették volna meg a

nap legnépszerűbb versenyét. A pénztáros indoklása szerint a csekély tagdíjakból nem lehet költséges, rangos versenyeket szervezni, így javaslatát a KAC vezetősége elfogadta.

A kerékpárosok viszont felháborodtak a hír hallatán, hiszen vendégeket hívtak meg a versenyre, akik az ország különböző részeiről érkeztek. A korabeli sajtó is beszámolt a történetről. *Távolról*

érkezett vendégeket hívtunk meg – kik főképpen mint kerékpárosok, csakis a kerékpár-versenyek végett utaztak Kolozsvárra – s azután csalódva kénytelenek távozni. Ami egyszer ki van írva, azt meg kell tartani. Az akarat félig-meddig megvolt, mert amint főntebb már említettük, a KAC kieszközölte a sétányon való versenyzésre az engedélyt s a versenynapon reggel meg is lett üzenve minden kerékpárosnak, hogy déli fél 1 órakor lesz a verseny a sétányon s a kerékpárosok akkor teljes számban meg is jelentek a versenyhez; de hiányzott a – bíróság. Anélkül pedig versenyt nem lehet megtartani. A kerékpárosok elkeseredéssel távoztak hosszú várakozás után, kiki haza, s délután a versenypályán a kolozsvári kerékpárosok nagy része polgári öltözetben, kerékpár nélkül, jelent meg a versenypályára – nézőnek.²⁶

A kerékpárok otthonhagyása, illetve a versenyruha mellőzése az első komoly sport-bojkott volt Kolozsváron: a kerékpárosok jelezték felháborodá-

26 A kerékpár-sport Kolozsvárt. Kerékpár-sport, 1889. október 15., 222.

sukat a történetek miatt, hiszen a versenyszámok közül a kerékpár vonzza a legtöbb nézőt, ennek ellenére végül csak a kerékpáros műversenyt rendezték meg. Az ekkor kirobbant vita előjelezte a közelgő szakadást a KAC és a kerékpárosok között.

A kerékpár műversenyre végül hárman neveztek be. A zsűri az első díjat – ezüstérem és tiszteletdíj – Adler Jack-nek, a brassói Villám Vasparipa egyesület elnökének adta át. Agyagási Vidort (a marosvásárhelyi Torna Egylet kerékpár művezető-jét) és Albert Károly kolozsvári kerékpárost ezüstéremmel tüntette ki a zsűri. *Mind a három hosszas előtanulmány és nagy gyakorlottságra mutató szép dolgokat mutattak be, eleganciával és könnyűséggel. Egyes gyakorlatok nemcsak a laikus nézőt gyönyörködtették, hanem meglepték a hozzáértő biciklistákat is. Versenyzők egyenlően szép mutatványaikkal a bíróságot abba a kellemes helyzetbe hozták, hogy mind a három jeles kerékpározót díjazta.*²⁷

27 Kuszó István, Athleta versenyek Erdélyben. Kerékpár-sport, 1889. október 15., 229.

Bartha Gergely,
Kolozsvár egyik legrégebbi kerékpárosa

Forrás: Magyar Sportmúzeum



BORBÉLY GYÖRGY PÁRIZSIG BICIKLIZIK

A KAC tagjai közül Borbély György, az egyesület első atlétika-bajnoka, aki rajongott a turizmusért, 1889-ben úgy döntött, hogy kerékpárra ül és elke-rekezik a párizsi világkiállítás színhelyéig. Borbély kiváló versenygyalogló volt, 1887 nyarán gyalog bejárta a Felvidéket és megmászta a Magas-Tát-ra jelentősebb csúcsait, felérve a Lomnici-csúcsra is (2634 m). Útja során 67 nap alatt 30 vármegyében 250 községet érintett.

Borbély vásárolt egy kerékpárt magának, amelyet barátja, Stampa Keresztély hozott el Kolozsvárra. *Alighogy megtanulja rajta az ülést, máris merész feladatra vállalkozik: elhatározza, hogy elkarikázik a párizsi világkiállításra. Hiába akarták lebeszélni, amit egyszer a fejébe vett, tűzön vízen keresztül is megvalósította.*²⁸ 1889. június 25-én indult Tordáról útjára

és 4271 kilométer megtétele után, augusztus 4-én visszatért Kolozsvárra. Útja során megjárta Párizst és Közép-Európát. Sikere egyedi a kor sporttörténetében, Borbély neve pedig Európa-szerte ismert lett.

A párizsi útról Borbély az alábbiakat jegyezte fel a naplójában. *1889-ben, azon a címen, hogy felmegyek az Eiffel torony tetejére, 150 forinttal s egy francia zsebszótárral elindultam egyúttal a párizsi híres világkiállítás megnézésére is. Akkor ez nagy szenzáció volt. Azért, mert biciklin mentem s a biciklizést akkor még megbámulták. Imponált is az ember azon a magas kereken. Egyedül szándékoztam menni, mert fontos dolog a függetlenség és szabadság, de Pesten csatlakozott hozzám Szappanos Péter és Philipovics Emil. Nekik ott egyéb dolguk volt, magamra jöttem haza Dijon város irányában, s átmászva a Jura és a Szent Bernát hegyeket, útba ejtettem Genfet, Milánót, Turint (igyekeztem Kossuth Lajost meglátogatni. Nem sikerült.) és Velencét. Nem volt semmi bajom,*

²⁸ Mező Ferenc, Tordai Ereős Borbély György. Erdély bajnoka – a Csányi-kultusz apostola, Borély György 1860-1930, szerk. Borbás György, Zalaegerszeg, 2000, 15.



Borbély György Párizsba indul (1889)

Forrás: Magyar Sportmúzeum

*csak a nadrágom rohadt le az izzadságtól. Pécssett Bolgár Tivadar adott új nadrágot, hogy hazajöhessenek szeptemberre.*²⁹

Borbély hazaérkezését az egész város ünnepelte, bajnokhoz illő fogadtatást rendeztek számára. Már Bánffyhungyadon várták, a tiszteletére rendezett díszebéd után pedig többen lovas kocsin követtek a Kolozsvárra továbbinduló kerékpárost. Gyaluban a kolozsvári kerékpárosok csoportja várta. Nagy öröm volt ez Borbély számára, hiszen annyi egyedüllét után megláthatta kedves klubtársait. *6 óra felé Gyaluban valék, hol legelőbb Vikol biciklistát pillantottam meg. Ott voltak már a KAC bicikli körének tagjai tizenketten, teljes számmal, ki-*

29 Borbély Pál, Megemlékezés Borbély Györgyről. Erdély bajnoka – a Csányi-kultusz apostola, Borély György 1860-1930, szerk. Borbás György, Zalaegerszeg, 2000, 21.

*véve Kuzskót, ki gyöngékedése miatt kocsin jött. Dr. Istvánffy Gyula, a kör elnöke és Bartha Gergely, a kapitánya által a csapat élén közrefogva haladtunk befele.*³⁰ Szászfenesen a KAC elnöke, báró Jósika Gábor várta és üdvözölte a sportolót. A díszmenet innen Kolozsvárra indult: Borbélyt a kerékpárosok, majd a KAC elnök fogata követte, utánuk pedig a helyi sportvezetők, arisztokraták, sportbarátok kísérték a bajnokot. A Rákóczi-emlékszobornál ágyúlövessel üdvözölték a sportolót, Kolozsmonostorról pedig nagy tömeg várta a járdákon a díszmenetet a Szent György (a mai Lucian Blaga) térig, ahol óriási tömeg előtt báró Jósika Gábor köszöntötte őt. Este díszvascsorát szerveztek a bajnok tiszteletére.

30 A Kolozsvári Atlétikai Club III. évkönyve. szerk. Kuzskó István, Kolozsvár, 1890, 114.

A KOLOZSVÁRI KERÉKPÁROS EGYLET MEGALAKULÁSA

1890-ben a KAC-ban elhatalmasodott a belviszály, amely egy évvel később az egyesület megszűnéséhez vezetett. A kerékpáros csoport vezetői, a nézeteltérések miatt, úgy döntöttek, hogy javasolják a biciklisek számára a kilépést az egyesületből.

A Bartha Gergely körül csoportosuló kerékpárosok elkészítették egy új egyesület működési szabályzatát, melyet felterjesztettek a belügyminiszterhez jóváhagyásra. A miniszter jóváhagyása után június 21-én megtartották a Kolozsvári Kerékpáros Egylet alakuló gyűlését. Az új egyesület első elnökének dr. Istvánffy Gyulát, kapitánynak Bartha Gergelyt, jegyzőjének pedig Stampa Keresztélyt választották.³¹ Stampát, korai halála után, Hirschfeld Sándor kolozsvári kereskedő váltotta.

Az egyesület célja a kerékpár tanítása, gyakorlása, terjesztése, versenyek, felvonulások és ünnepek rendezése, illetve tagjainak védelme volt.

³¹ Ellenzék, 1890. június 23.

A legfontosabb cél talán a verseny- és gyakorló-pályának a kiépítése volt, ahol a tagok kedvükre edzhettek és versenyezhettek védett, szakszerű körülmények között. Az új kerékpárpályát 1895-ben avatták fel.

Az egyesület tagjait több csoportba sorolták: alapító, rendes, pártoló és tiszteletbeli tagok, később pedig, a kerékpározás elterjedésével, az egyéves (egyetemista, katona), illetve a növendék tagok (a kolozsvári középiskolák diákjai, akik jelképes tagsági díjat fizettek). Az egylet jelvénye: *egy ferdén futó, vörös csíkkal két mezőre osztott pajzs; a felső kék mezőben egy kerékpárral; az alsó arany mezőben az alapítási évszámmal (1890), a középső vörös csíkban az egylet neve olvasható.*³²

A fiatal egyesület tagjai 1891-ben elsősorban a KAC-ban maradt kerékpárosokkal versenyeztek.

³² A Kolozsvári Kerékpáros (Bicycle) Egylet alapszabályai. Kolozsvár, 1890, 3

Már az első nagyobb versenyen az új egyesület versenyzői kiemelkedő eredményeket értek el, így 1892-re már az összes kolozsvári kerékpáros az új egyesületbe tömörült. Az atlétikai egyesületben a kerékpáros csoport megszűnt, az új egyesület 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.³³

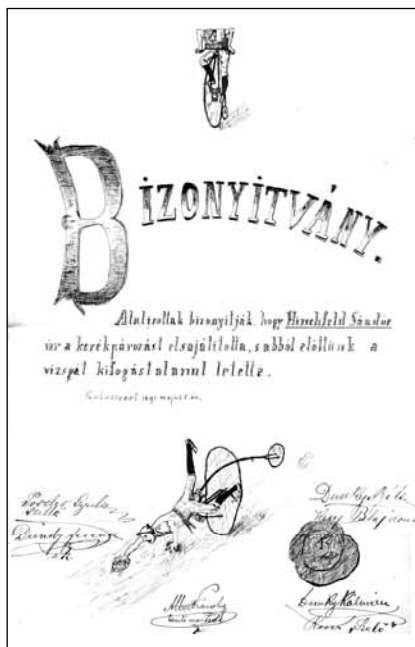
1892. október elején az egyesület 50 km-es versenyt rendezett. 8 versenyző indult a Feleki tetőről 5-5 perc különbséggel, a cél Marosújvár volt, ahol Halaska Ubáld bányatanácsos és a helyi lelkes közönség várta az érkezőket. A legjobb időt Bartha Gergely érte el – 1 óra 59 perc 45 mp – őt Dunky Ferenc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

33 A Kolozsvári Kerékpáros Egyesület módosított alapszabályai. Kolozsvár, 1897, 4.

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

1893. október 8-án érdekes versenyt szervezett az egyesület: 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 Bánffyhunyadiól indult, itt a 70 km-es távot Stampa Keresztély tette meg leggyorsabban, 3 óra 24 perc alatt. A Csucsáról indulók közül Lengyel Zoltán budapesti egyetemi hallgató tette meg legjobb idővel a 48 km-es távot, 2 óra 26 perc alatt.³⁴

34 Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 609-610.



A kerékpározás megtanulását igazoló korabeli dokumentum

Forrás: Hirschfeld család hagyatéka

Hirschfeld Sándor a kerékpáros egyesület titkára volt

Forrás: Hirschfeld család hagyatéka



DR. HALLER KÁROLY,

KOLOZSVÁR LEGNAGYOBB SPORTSZERVEZŐJE

Nehéz egy mondatban meghatározni, ki is volt dr. Hilibi Haller Károly. Tevékenysége révén azt mondhatnánk, hogy mindennel foglalkozott – jogász, egyetemi tanár, polgármester, politikus –, nevéhez kötődik a sétatér fejlesztése, fák ültetése Kolozsvár utcáin és terein, az Erzsébet-szobor (a Fellegváron) valamint a Szent-György-szobor felállítása, a Szépítő-egylet létrehozása, a Tűzoltó-egylet alapítása és a Főtér mai arculatának kialakítása, az EMKE park (mai Avram Iancu tér) kialakítása stb. Mindemellett a sport elkötelezett barátja volt, e téren is kivette a részét a munkából, hisz sokat tett a Tornavívoda megnyitása érdekében, megalapította a Lövész Egyletet, vezette a Kerékpáros Egyletet, valamint részt vállalt a KAC munkájában. Munkássága révén a kolozsvári sportélet kialakulásának és fejlődésének meghatározó személyiségeként tartják számon.

Haller Károly 1836. október 14-én született Nagyszebenben. 1853-56 között a nagyszebeni Jogi Akadémián szerzett oklevelet, később Pesten doktorált. A fiatal jogász a kincstári ügyészségnél kezdte ügyvédi munkáját. Hamar felfigyeltek rá: 1863-ban a Kolozsváron felállított Jogi Akadémiára nevezték ki az osztrák magánjog, váltó-, kereskedelmi jog és a bányajog tanárának. Az egyetem megnyitásakor az osztrák magánjog nyilvános rendes tanárává választották. Az egyetem rektori tisztségét az 1880/81-es tanévben töltötte be, emellett a jogi kar dékánja volt az 1873/74 és 1890/91-es tanévekben.³⁵

Haller Károly fontos szerepet játszott az első kolozsvári tornaterem, a Tornavívoda, felépítésében: tervet dolgozott ki, hogyan lehetne kivitelezni

³⁵ Killyéni András, A kolozsvári sportélet életrajzi gyűjteménye (1818-1918). Kolozsvár, 2006, 64.

Dr. Haller Károly egyetemi tanár

Forrás: Emlékkönyv dr. Haller Károly működéséről



az épületet, annak felépítése után pedig az udvar fasorjának tervét készítette el, a fáknak egy részét személyesen ültette. Kezdeményezésére létesült a Lövész Egylet is, amely a sétatéren kapott helyet, ahol a kor modern épületében a lövészet nagyszámú kedvelői sportolhattak: rendszeres edzéseket, ünnepélyeket és versenyeket rendeztek itt. Egy időben ő vezette a Kolozsvári Kerékpáros Egyletet, illetve a Torna és Vívó Egyletet is.

1893-ban, 57 évesen, került a Kerékpáros Egylet élére. Úgy érezte, hogy az egyesületet nem vezetheti egy olyan személy, aki nem biciklizik, ezért 1897-ben megtanult kerékpározni. Sikerét a korabeli sajtó is méltatta. *Haller Károly dr. A múlt hó második felében kezdte tanulni a sportot. Néhány napi gyakorlat után, nov. 1-én, kísérve a KKE számos tagja által, már „kirepült” azaz kirándult minden fennakadás*

*nélkül 5 kilométer távolságra, Szamosfalvára. Másnak talán nem sikerülne ebben a korban ily könnyen és ily rövid idő alatt a kerékpározás megtanulása. Ámde a KKE elnöke testben lélekben ma is ruganyos, fiatal férfiú. Sok kiélt ifjú példát vehetett volna életéhez a kiváló elnöktől.*³⁶

Dr. Haller 1905-ig, nyugdíjazásáig, tanított az egyetemen, illetve a Gazdasági Tanintézetben. Nyugdíjba vonulása után is részt vett a politikai életben, 1905-től a császár a főrendház tagjává nevezte ki. 1911. február 7-én hunyt el Budapesten. A kolozsvári Házsongárdi temetőben nyugszik, sírját sajnos a 70-es évek közepén másoknak utalták ki.

³⁶ Magyar Kerékpáros és Athletikai Sport, 1897. november 20.

BORBÉLY GYÖRGY ÚJABB BICIKLIS ÚTJAI

Borbély György 1889-es párizsi útjának nemzetközi visszhangja újabb kerékpárosokat ösztönzött arra, hogy merész célokat érjenek el a kerékpár segítségével. Borbély sem elégedett meg saját sikerével, úgy érezte, a biciklije segítségével bárhova elérhet. Az új típusú, felfújható gumis rover kerékpár megjelenése után vásárolt egy ilyet, és 1893-ban barátjával, Paget Olivérrel Londonba, 1895-be pedig Scharscher Dániellel Konstantinápolyba biciklizett.

*1893-ban Paget Olivér, akinek angol családja Erdélybe települt volt, úti társnak hívott Angliába. Most már kényelmes, széllébélt gumis törpebiciklin mentünk Kassán, Németalföldön és Rotterdamon át. Ő London környéki atyafiainál tovább ott maradt, én József Miklós barátomat látogattam meg, s minthogy szeptember már a nyakamon volt, vasúton jöttem haza.*³⁷

37 Borbély Pál, Megemlékezés Borbély Györgyről. Erdély bajnoka – a Csányi-kultusz apostola, Borbély György 1860-1930, szerk. Borbás György,

Az 1890-es években már megjelennek Kolozsváron a kézi fényképezőgépek - 1888-ban röppent fel a Kodak-cég jelszava: csak nyomd meg a gombot, a többi a mi dolgunk. Ilyen Kodak gépet vásárolt Borbély György is, amikor elindult Scharscher Dániellel Konstantinápolyba.³⁸ Útjuk során bejárták a Balkán-félszigetet, meglátogatták Konstantinápolyt, majd négy hét után érkeztek vissza Erdélybe az Ojtozi-szoroson át. Kirándulásuk célja a keleti világ megtekintése és bemutatása volt, de a rossz útviszonyok és a gyakori esések miatt Borbély fényképezőgépe tönkrement. Borbély György is sajnálta az elveszett képeket *Legértékesebbek lennének azok az érdekes képek, amelyeket a keleti világból lefotografáltunk gyöngye leírásunk kiegészítéséül, melyért*

Zalaegerszeg, 2000, 25.

38 Killyéni András, A kolozsvári sportélet hőskorának képes története. Kolozsvár, 2009, 10.

*olyan türelemmel hordoztuk a Kodakot. De ezt a rossz úton, s a nagy esésekkel úgy összeráztuk, hogy a képek, amint később kiderült, nem sikerültek, de ennek mi sem lehetünk okai; útközben más meg más Kodak vásárlására pedig nem telt az útiköltségünkből...*³⁹

Borbély 1896-ban Zalaegerszegre költözött, ahol továbbra is kedvére kerékpározott. Bár hosszú útra többet nem vállalkozott, *hatvan éves koromig jó kedvvel és könnyen bicikliztem hegyen-völgyön; 1919-ben elvitték a vörösök a biciklimet, azóta nem járhatok azon.*⁴⁰

³⁹ Borbély Pál, Megemlékezés Borbély Györgyről. Erdély Bajnoka – a Csányi-kultusz apostola, Borbély György 1860-1930, szerk. Borbás György, Zalaegerszeg, 2000, 26.

⁴⁰ Borbély Pál, Megemlékezés Borbély Györgyről. Erdély bajnoka – a Csányi-kultusz apostola, Borély György 1860-1930, szerk. Borbás György, Zalaegerszeg, 2000, 26.

Borbély György konstantinápolyi útja után (1895)

Forrás: Magyar Sportmúzeum





**Hirschfeld Sándor és neje tandem-kerékpáron
(1900 körül)**

Forrás: Hirschfeld család hagyatéka

AZ ELSŐ MAGYAR NYELVŰ KERÉKPÁROS SZAKKÖNYV

Nagy büszkeség számunkra ma is, hogy az első magyar nyelvű kerékpáros szakkönyvet a kolozsvári kerékpáros egyesület elnöke, dr. Istvánffy Gyula írta. Istvánffy Kolozsvárról való távozása után Budapesten a Magyar Nemzeti Múzeum növénytarának az igazgatója lett. Itt fejezte be kerékpáros szakkönyvét – A kerékpárosság kézikönyve –, amelyet 1894. augusztusában nyomtattak ki Kertész József nyomdájában Budapesten. Amint azt a szerző az előszóban kihangsúlyozta, *megkísértem egy ily kis kézikönyv összeállítását, dióhéjba szorítva mindazt, mit az irodalom s tapasztalatom alapján fölvenni jó-nak láttam.*⁴¹

Munkáját a szerző mind a kezdőknek, mind pedig a haladóknak ajánlja. A könyv tizenöt fejezetében Istvánffy bemutatja a kerékpár fejlődését, tanácsokat ad a biciklizés megtanulásához, az uta-

zásokhoz, a kerékpár gondozásához és javításához, illetve egészségügyi utasításokkal is ellátja az olvasót.

A könyv bevezetőjében dr. Felméri Lajos⁴² egyetemi tanár, a kolozsvári sportélet első tudományos elemzője, összefoglalta gondolatait a biciklizéssel kapcsolatban. A professzor hangsúlyozta a kerékpározás hatását az emberi egészségre, kiemelve a bicikli fontosságát a XIX. századvégi nagyvárosban.

42 Dr. Felméri Lajos (1840–1894) egyetemi tanár. Az 1872-ben alapított kolozsvári egyetem bölcsészeti karának pedagógia tanára lett, az első kolozsvári pedagógia professzorként tartják számon. 1879-ben állami megbízásból angliai tanulmányúton vett részt, melynek során az angol közoktatási rendszert vizsgálta. Hazatérve tapasztalatait Az iskolázás jelene Angolországban című kétkötetes munkájában foglalta össze, e kiváló alkotásáért Felméri akadémiai kitüntetésben is részesült. Munkájának több fejezetében a sport pedagógiai hatásait elemezte. Killyéni András, A kolozsvári sportélet életrajzi gyűjteménye (1818–1918). Kolozsvár, 2006, 56.

41 Istvánffy Gyula, A kerékpárosság kézikönyve. Budapest, 1894, III.

**Istvánffy Gyula,
az első kolozsvári kerékpáros kör megszervezője**

Forrás: Magyar Sportmúzeum



A jelenkor civilizált embere sok dolognak bőségében van; de nagyon szűkölködik tiszta levegőben. A civilizáció gócpontjai: a nagy városok a levegő romlásának főfészkei. A városok szennyes levegője megtámadja izmainkat, petyhüdtté teszi tüdőinket s mint újkori rozsdá naphosszat marja kedélyünket. S mikor az irodájában kifáradt hivatalnok, ügyvéd, bíró vagy az osztályban nehezen lélegző tanár érzi, hogy „elbutítja a zagyvalék, s feje zúg, mint a malomkerék”: minő áldás, hogy gépre ülhet s villámgyors paripáján levegőt változtathat: a szennyes helyett üdítőt, mely megacélozza izmait, nyugalmassá teszi tüdejét s az életkedv érzetével tölti el elméjét.⁴³

43 Istvánffy Gyula, A kerékpárosság kézikönyve. Budapest, 1894, 10.

A könyvben a szerző korának vitatott témáját is elemezte: egészséges és ajánlott-e a kerékpár a hölgyek számára. Istvánffy eloszlatja a kételyeket, határozottan állítja, hogy már nem kérdéses egy hölgy számára, hogy illő-e kerékpározni. *Nincs csinosabb, szebb látvány, mint egy jól, célszerűen öltözött hölgy, ki helyes tartással hajtja a hozzá illő, jól találó kerékpárt⁴⁴* – vallja a szerző.

Dr. Istvánffy írásában egy intelmet is intéz olvasóihoz:

*Bicyclette szekerén okosan ülj.
Úgy forgasd kerekét, hogy fel ne dülj.⁴⁵*

44 Istvánffy Gyula, A kerékpárosság kézikönyve. Budapest, 1894, 112.

45 Istvánffy Gyula, A kerékpárosság kézikönyve. Budapest, 1894, 4.

A KERÉKPÁROS EGYLET SÉTATÉRI VERSENYPÁLYÁJA

A kerékpáros egyesület is azzal a gonddal küzdött, mint az atlétika klub néhány évvel azelőtt: a modern sportaréna hiányával. Mivel a sétatéri atlétika pályát nem használta senki, a kerékpáros egyesület kérte 1893-ban a pálya átadását az egyesület számára. A várossal egyetértésben 1894-ben megtörtént az átadás, az egyesület pedig nekifogott a kerékpár sportpálya kialakításához.

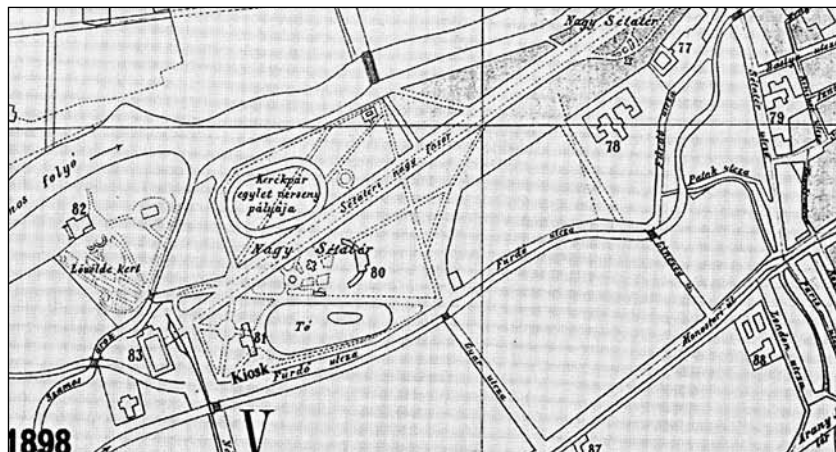
A felújítás az egyesület tagjainak adakozásából történt, akik 150 darab 40 koronás részvényt vásároltak. A befolyt összegből alakították ki a modern párpályát: a terveket Molnár Endre építész (aki később az Esterházy hercegi uradalom építésze volt) készítette díjmentesen, Stampa Keresztély egyesületi titkár segítségével mellett. A pálya hossza 333,3 méter volt, szélessége az induló oldalon 7 méter, a vele párhuzamos oldalon 5 méter, a fordulókön pedig 6 méter. A fordulók legmagasabb emelkedése 1,62 méter volt,

a körívek sugara pedig 35 méter volt.⁴⁶ A modern, európai színvonalnak megfelelő sportlétesítmény mésző burkolatát lehengetelték és forró kátránnyal öntötték le, melyet homokkal szórtak be.

A pálya engedélyeztetésében és kialakításában oroszlánszerepet vállalt dr. Haller Károly. *Csak neki köszönhető, hogy hathatós befolyásával a sétatéri 333 méteres kör- és emelt műpályát fölépíthettük circa 6000 korona költséggel, mely aszfaltos kéreggel burkoltatott s melynek belterületén volt a többféle testgyakorló pálya és tenispálya is. Szintén az ő lelkes buzdítása- és anyagi hozzájárulásával láttatott el a következő évben a pálya állandó tribünnel, „igazlatoí” emelvénnnyel és vetkező, illetve ledörzsölő épülettel – emlékezett vissza Bartha Gergely, a kerékpáros egyesület főkapitánya.⁴⁷*

46 Korchmáros Kálmán, A Kerékpáros és Athletikai Sport Naptára 1898, Budapest, 1898, 96.

47 Emlékkönyv dr. Haller Károly működéséről. Negyven éves tanári jubileuma alkalmából kiadta az ünnep-rendező bizottság. Kolozsvár, szerkesz-



Sétatéri sportlétesítmények – 1898

A Sétatér a kolozsvári sportélet „fészke” volt az 1870-es évektől az első világháborúig. A tavon nyaranta csónakáztak, télen pedig korcsolyáztak. A tó partján 1896-ban elkészült a modern korcsolyapavilon (a térképen 81-el jelölve). A tó mellett, a Szamos parton, állott a kerékpárpálya. A Sétatér Bem (ma Coşbuc) utca felőli részén állott a katonai uszoda (83), mellette volt a Lövölde kerje (82). Ezeket felszámolták az 1900-as évek elején, helyükön épült fel 1911-ben a modern sporttelep. A Fürdő utca elején, a Sétatér szomszédságában állt a Diána-fürdő (77), a mellette levő Bánffy-kert felszámolása után épült fel a Felsőbb Leánygimnázium (78). A Bánffy-kertben működött az 1880-as években a Kolozsvári Labdázó Kör.

Forrás: Fekete Albert, Kolozsvári kertek



Melitskó Frigyes, Haller Károly és Gidófalvi István a sétatéri kerékpárpályán (1897)

Forrás: Hirschfeld család hagyatéka

A pályaaavató versenyt 1894. szeptember 23-án tartották, az eseményen jelen voltak a kor legjobb magyar kerékpárosai. A verseny gróf Bély Ákos főispán és báró Wesselényi Béla főrendiházi tag elnöklete alatt zajlott. Itt indult a kor néhány neves budapesti kerékpárosa is: Modl Lajos, Wiegand Rezső, Schwab (Sváb) Béla, Minich Jenő. A megnyitó 2000 méteres versenyen ifj. Fekete Pál győzött. A vendégek 5000 méteres versenyén Modl, a Hunnia Magyar Bicykle Club (HMBC) tagja végzett az élen,

őt a Magyar Atlétikai Club versenyzői, Schwab és Minich követték. Az 1000 méteres bajnoki címet Wiegand Rezső nyerte el Dunky Ferenc és Huszti Mátyás előtt, míg a 10000 méteres főversenyen Modl diadalmaskodott, megelőzve Minichet és Schwabot.

A sétatéri kerékpárpálya 1899-ig rangos versenyek színhelye volt: több országos, illetve nemzetközi versenyt rendeztek itt, Magyarország legjobb kerékpárosainak részvétele mellett.

tette Kuskó István, Kolozsvár, 1906, 159.

A PROFIZMUS KÉRDÉSE

A MAGYAR ÉS A KOLOZSVÁRI KERÉKPÁROS ÉLETBEN

Az 1890-es évek magyar kerékpáréletének aktuális kérdése volt a profizmus megengedése. A vezetők egy része azt vallotta, hogy előrehaladást csakis magas színvonalú versenyekkel lehet elérni. Mások a helyi sportolók érdekeit tartották szem előtt, hiszen a helyi amatőr kerékpárosok, akik saját kerékpárjukkal versenyeztek, nem tudták felvenni a harcot a modern gépekkel versenyző „profikkal” szemben.

A profik azok a versenyzők, akik különböző bicikli-kereskedések, kerékpárgyárak támogatását élvezték. Ezért a kor legmodernebb gépeivel versenyeztek, megbízóiknak üzleti dicsőséget, maguknak pedig a pénzdíjakat szerezték meg. 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. A „versenyző reklámok”, ahogy

akkoriban nevezték őket, elnyerték az amatőr versenyek díjait, ezért a rangosabb rendezvényeket szervező egyletek ellenlépéseket tettek velük szembe⁴⁸. 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 kettőt-hármat zárt versenyszámként hirdettek meg, így azokon csak a helyi egyesületek képviselői vehettek részt.

A profizmus kérdése másképp nyilvánult meg a fővárosban és másként a kisebb vidéki egyletekben. A budapesti rangos versenyeken közép-európai egyesületek versenyzői rendszeresen legyőzték a legjobb magyar kerékpárosokat. A bécsi vagy triezsti neves versenyzők számára a legmodernebb sportfelszerelést bocsátották rendelkezésre

48 Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 601.



A Kolozsvár-Arad verseny résztvevői a Feleki tetőn – Dunky felvétele (1897)

Forrás: Apáczai Cs. J. Baráti Társaság sporthagyatéka

a kerékpár-gyárak. Kolozsvárra viszont a budapesti versenyzők jöttek, kiket a budapesti kerékpárlerakatok támogattak, és akik klasszissal jobbak voltak a kolozsváriaknál. Így a fővárosban az idegen versenyzők, Kolozsváron viszont a budapesti versenyzők részvétele ellen tiltakoztak. *A testi nevelés ügyét szolgáló nemes versenynek ideális körébe befurakodott az „özlet”. 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.*⁴⁹

A Kolozsvári Kerékpáros Egylet 1895-ös közgyűlésén dr. Czikmántory Ottó felhívta a figyelmet, hogy a „velophobok” elleni küzdelmet folytatni kell, hiszen a sportág további népszerűsítése a cél. A helyi sajtó felhívta a figyelmet, hogy *a Kolozsvárt lefolyt kerékpár versenyek egy nagyon sajnálatos állapotot tüntetnek fel, ami sok tekintetben igazságtalan, nem sportszerű és a jövőre praktikus intézkedéseket kíván. A kolozsvári műkedvelő kerékpárosok, kik a kerékpározást kizárólag sportból űzik soha sem győznek a fővárosiakkal szemben. De nem is győzhetnek, mert a mi*

*kerékpárosainknak 18-20 kilós utazási gépeik vannak, a vendégek azonban, kik többnyire bicykli gyárosok megbízottai, kerékpár kereskedők stb., tehát ezt a sportot üzleti szempontból művelik, 5-7 kilogrammos, favázás versenygépekkel futnak. Jövő versenyek alkalmával vagy ki kell a kerékpárok közötti súlykülönbségeket egyenlíteni, vagy külön versenyt kell rendezni a gyárak és kereskedések futtató masinái részére és külön a kerékpározást műkedvelésből űzők részére. A mostani rendszer nem igazságos.*⁵⁰

A versenyek színvonala szempontjából a kolozsvári egylet is tudta, hogy szükség van a budapesti versenyzőkre, hiszen egy rangos esemény rengeteg nézőt vonz a Sétatérre, ez pedig komoly bevételt jelent az egyesület számára. Ezért a versenyszámokat két csoportba osztották: nyílt versenyek, illetve zárt versenyek. A nyílt versenyeken bárki részt vehetett, ezek voltak a rangos versenyek, amelyek a neves budapesti versenyzőket, Gillemot, Greiner, Wiegand, Lillits, Klimkó, Hannó, Kolozsvárra vonzotta. A zárt versenyeket a helyi egyesületek számára írták ki, Erdély-részi, hölgyek díja, vigaszverseny, háziverseny címen.

49 Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 610.

50 Ellenzék, 1895. július 2.

1897-ben a kerékpáros egylet nemzetközi versenyt rendezett, amelyre bécsi, prágai és grazi versenyzők is érkeztek, mellettük benevezett a budapesti kerékpáros egyletek elitje is. A verseny végén a díjkiosztáskor a helyi sportvezetők nehezményezték, hogy az amatőr-sport támogatását

nem karolják fel kellőképpen. A pénzdíjas versenyt a külföldiek „megbundázták”, a pénzdíjakat pedig zsebre vágták. A vitát végül dr. Haller Károly zárta le, aki német nyelven köszöntötte a versenyzőket és köszönte meg részvételüket. Ez volt az első és utolsó nemzetközi kerékpáros viadal Kolozsváron.

KOLOZSVÁRON IS VERSENYZŐ HÍRES MAGYAR KERÉKPÁROSOK



Bäumler Ede (? – ?) – kerékpáros. A XX. század első évtizedének kiemelkedő bajnoka; 1898-ba nyert először országúti versenyt, ezután 1907-ig 10 bajnoki címet szerzett különböző versenytávokon.



Gillemot Ferenc (Budapest, 1875. szept. 11. – Petrozsény közelében, 1918. nov. 9.) – sportvezető, újságíró. A századforduló egyik népszerű versenyzője, kerékpáros, atléta, evezős és labdarúgó, kétszer győzött kora rangos távversenyén, a Budapest-Siófok kerékpárversenyen. A Magyar Labdarúgó Szövetség alelnöke, főtitkára, evezős edző, az első világháborúban a harctéren esett el.



Greiner Frigyes (? – ?) – kerékpáros. 1897-ben hosszabb ideig Algírban edzett, ezután sikerek sorát halmozta mind országúton, mind a pályaversenyeken.



Lillits Milutin (1876 – ?) – kerékpáros. A Magyar Kerékpáros Szövetség bajnoka volt 1897-ben 1000 és 10000 méteren. Gyorskorcsolyában 500 méteren magyar rekorder volt, evezésben is számos versenyt nyert meg. A versenyzéssel párhuzamosan jogi tanulmányait is elvégezte.



Modl Lajos (? – ?) – kerékpáros. A HMBC versenyzője, 1893-tól versenyzett, Budapesten, Békéscsabán és Szombathelyen is győzött. Kerékpározás mellett korcsolyázott is.



Philipovich Emil (Sabácz, 1868 – ?) – gyógyszerész. Vermes Lajos irányítása alatt szerette meg a sportot, elsősorban a kerékpározást. Bejárta Európát kerékpáron, az 1880-as évektől győzelmei sorát aratta nemzetközi és országos kerékpárversenyeken. Kelet- és Közép-Európa rekordere volt az 1000 méteres versenyszámban.



Rottenbiller János (1877 – ?) – kerékpáros. Az 1890-es évek elején tűnt fel, s hamarosan a legjobbként tartották számon. 1893-ban győzelemmel debütált, a következő két év alatt nemzetközi hírnévre tett szert. 1895-ben egy szezon alatt 47 első helyet szerzett. Legnagyobb sikerét az 1896-os millenniumi nemzetközi versenyen érte el, ahol megnyerte a 25 kilométeres versenyt.



Sváb (Schwab) Béla (? – ?) – kerékpáros. A HMBC versenyzője, 1889-től versenyzett. 1895-ben egyesülete a 100. érme tiszteletére arany emlékéremmel tüntette ki.



Wiegand Rezső (Budapest, 1876. aug. 10. – ?) – kerékpáros. A HMBC versenyzője, Philipovich volt a mestere. 1893-tól versenyzett, 1894-95-ben több, mint 40 elsőséget szerzett kerékpárversenyeken. Ő indult a legtöbbször kolozsvári versenyeken.

A KERÉKPÁR EGYLET ARANYKORA

A Kerékpár Egylet kibontakozása dr. Haller Károly irányítása alatt történt meg. Haller óriási tiszteletnek örvendett, emellett, mint volt polgármester, széles ismeretségi körrel rendelkezett. Munkáját báró Mannsberg Sándor és dr. Szádeczky-Kardoss Lajos segítették, mint az egyesület alelnökei.

1895-ben az egyesület négy rangos versenyt szervezett, minden alkalommal eljöttek versenyezni az ország legjobb kerékpárosai. 1895. június 29 és 30-án országos kerékpáros versenyt szerveztek, amely az első napon, nagy meglepetésre, kisszámú közönséget vonzott a Sétatérre. A budapesti Rottenbiller János és Wiegand Rezső szereplése, akik a versenyek legnagyobb esélyesei voltak, a második versenynapon már nagyobb számú nézőt vonzott. Ők valósággal elszaladtak ellenfeleik elől, majd egymással harcoltak az elsőségért.

Az első napon a 3000 méteres megnyitó versenyen Rottenbiller megelőzte Wiegandot és Sváb Bélát. A juniorok 2000 méteres versenyén Dunky Elek, a vendégek 5000 méteres versenyén

pedig Rottenbiller, a nyeretlenek versenyén pedig Floderer László győzött. A legérdekesebb verseny a 4000 méteres „térelőverseny” volt, ahol Rottenbillerrel szemben minden versenyzőnek térelőnye volt. Ennek ellenére a budapesti versenyző mindenkit megelőzött és a hajrában legyőzte Svábot. A 7000 méteres főversenyt Wiegand, a vigaszversenyt pedig Klimkó László nyerte.

A második napon fokozott érdeklődés mellett folytatódtak a versenyek. A megnyitó 3000 méteres versenyen Wiegand, az erdélyiek 5000 méteres versenyén pedig Schiffert Ferenc, a bajnoki 10000 méteres versenyen ismét Wiegand győzött. Az 1000 méteres rekord versenyt nagy érdeklődéssel várták a szervezők, nézők és versenyzők egyaránt. A régi rekord 1 perc 40 $\frac{1}{5}$ másodperc volt, rekordjavítás esetén a győztes kis aranyérmet nyert. A verseny színvonalát bizonyítja, hogy az első négy helyezett egyaránt a régi rekordon belül érkezett, az aranyérmet pedig Rottenbiller kapta meg. Az 5000 méteres „térelőverseny” ismét látványos

volt, ezúttal Rottenbillerrel szembe még nagyobb előnnyel indulhattak az ellenfelek, ennek ellenére megnyerte a versenyt 14 másodperc előnnyel. Ezután a hölgyek 10000 méteres díját is elnyerte, így két nap alatt Rottenbiller hat győzelmet szerzett. Wiegand három győzelmet és négy második helyezést ért el. A versenyek végén a legjobb kerékpárosok megméretkeztek egy nem hivatalos, 25000 méteres versenyen is, a nézők nagy örömére. A 75 körből 45-ön keresztül Rottenbiller vezetett, ám ekkor kerékpárjának gumija szétment és a versenyt feladni kényszerült. A versenyt Wiegand nyerte meg Sváb előtt.⁵¹

1895-ben került sor a pincér-egylet ünnepére, amelynek keretében a szervezők kerékpárversenyt is hirdettek hét versenyszámban. A sztár ismét Wiegand Rezső volt, aki 5 számban diadalmaskodott: megnyerte a megnyitó 3000 méteres versenyt, az 5000 méteres főversenyt, a 4000 méteres „télelőversenyt”, a „lassú versenyt” és a 10000 méteres egyleti díját. A szeniorok 3000 méteres

51 Ellenzék, 1895. július 1.

versenyét Khálé János, a 2000 méteres vigaszversenyt pedig Kuthy Béla nyerte meg.⁵²

A kerékpáros egylet újabb versenyt rendezett ez évben a tűzoltó-kongresszus alkalmával. A rendezvényt megtisztelte jelenlétével Vermes Lajos is, akit nem sokkal ezután kineveztek a kolozsvári tudományegyetem torna- és vívómesterévé. A nagy nevek közül ismét Kolozsvárra érkezett Wiegand Rezső és Rottenbiller János. Már az első szám, a 2000 méteres megnyitóverseny, kettőjük között dőlt el, Rottenbiller javára. A juniorok zárt 2000 méteres versenyén olyan fiatal kerékpárosok indulhattak, akik eddig még pályaversenyen nem vettek részt. A győzelmet Hunwald Sándor szerezte meg. A vendégek versenyén Rottenbiller ismét legyőzte Wiegandot és elnyerte a 4 korona tétet. Az erdélyiek 3000 méteres versenyén Kuthy Béla, a tandem versenyt pedig a Wiegand-Rottenbiller kettős nyerte meg. A 4000 méteres „télelő” versenyt Wiegand, a 10000 méteres rekord versenyt Rottenbiller, a tűzoltók versenyét pedig a szabadkai Matkovich Miklós, a 15000 méteres főversenyt pedig Wiegand nyerte meg. A versenyek után a

52 Ellenzék, 1895. augusztus 7.



A Kolozsvári Kerékpáros Egylet elnökével, dr. Haller Károllyal (középen) 1897-ben

Forrás: Emlékkönyv dr. Haller Károly működéséről

kivilágított tapon csónakázást rendeztek, a résztvevők számára pedig a szabadkai tűzoltó zenekar játszott a zenepavilonban.⁵³

Az 1895-ös esztendő utolsó rangos versenyére szeptember 8-án került sor, melyre benevezett Rottenbiller János, illetve Müller Dávid magyar tornabajnok. A kilenc versenyszámból Rottenbiller ötöt nyert meg, bizonyítva klasszisát (2000 méteres megnyitó-, vendégek 3000 méteres-, 1000 méteres rekord-, 10 000 méteres fő-, illetve az úti gépek verseny). A kezdők 2000 méteres, illetve a nyeretlenek 3000 méteres versenyén Jakab Dénes, az erdélyiek 3000 méteres versenyén Fekete Pál, a 4000 méteres „tételőny versenyén” pedig Müller Dávid diadalmaskodott. A verseny után Müller korlátgyakorlatokat mutatott be a nézők nagy örömére.⁵⁴

Az 1896-os év a millennium jegyében zajlott, Kolozsváron is rendeztek millenniumi kerékpár versenyt, amely nagy sikert jelentett az egyesület számára. Hat versenyszámot rendeztek, mely közül hármat kimondottan az egyesület verseny-

zői számára. A 2000 m-es megnyitó versenyben *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 Appl 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 Appl Ferenc és Keresztes Jenő előtt.*⁵⁵

Az egyesület 1897-ben örvendett a legnagyobb népszerűségnek, akkor 127 egyesületi taggal büszkélkedhetett. Közöttük a kolozsvári község neves személyiségeinek sorát találjuk, egyetemi tanárok – dr. Szádeczky Lajos, dr. Meltzl Hugó, dr. Terner Adolf, ügyvédek – dr. Csaba Zoltán királyi ügyész, dr. Weisz Miksa ügyvéd, Kőváry Arthur főszolgabíró – az arisztokrácia képviselői – gróf Lázár István gróf Teleki Sándor, báró Mansberg Sándor. Közülük Dr. Lindner Gusztáv (Nagyszeben, 1836. febr. 3. – Nagyszeben, 1909. okt. 20.) egyetemi tanár fontos szerepet játszott a kolozsvári tűzoltóegyesület alapí-

⁵³ Ellenzék, 1895. augusztus 17.

⁵⁴ Ellenzék, 1895. szeptember 9.

⁵⁵ Siklóssy László, A magyar sport ezer éve. III, Budapest, 1929, 610.

tásában és szervezésében. Lindner a szebeni Jogakadémia tanára és igazgatója, majd a kolozsvári egyetemen a magyar közjog tanára volt. 1901-ben országgyűlési képviselővé választották. Híres kerékpáros volt Dr. Turner Adolf (Buda, 1835. máj. 3 – Lajtaszentmiklós, 1917. febr. 13.) egyetemi tanár is, aki még idős korában is kerékpáron ment az egyetemre. Turner a Budapesti Főreáliskola, majd a kolozsvári tudományegyetem földrajztanára volt, nevéhez fűződik a Földrajzi Intézet és Múzeum alapítása. 1904-ben a király magyar nemesi címet adományozott neki és törvényes utódainak.

Ebben az évben a kerékpáros egylet merész ötlettel jött elő: megszervezte az első nemzetközi, pénzdíjas versenyét. Az érdeklődés óriási volt a verseny iránt, amelynek színvonalát az indulók listája is emelte: Ausztria legjobbjai, Lurion és Reininger, a grazi Weisz és a prágai Heller mellett a nagy formában levő budapestiek, Lillits, Wiegand és Herbster is feliratkozott. Szeptember 26-án még az idő is a gyönyörű szélcsendes volt, a Sétátérre kilátogató több ezer néző igazi élményt várt a versenytől. Sajnos mindez elmaradt, a versenyek helyett egy színjáték zajlott a versenypályán. *A komoly küzdelem helyett, melyben mindenki legjobb*

erőit kifejti, láttunk a nyílt versenyekben komédiát, amelynek már végezte előtt tudtuk, hogy a szereplők mindegyike lesz első is, középső is és utolsó is. A rekordok helyett láttunk közönséges untató bumli-zást átlag 2 perces tempóban és az utolsó 50 métereken egy kis sportforma beérkezést – számolt be a budapesti sportsajtó.⁵⁶

A megnyitó 2000 méteres versenyen a budapesti Herbster győzött, senki sem próbálta megelőzni. A nemzetközi 2000 méteres versenyen a prágai Heller megemelte a tempót, a híres Lurion nem bírta és feladta a versenyt, Reininger pedig lehajrázta végül a mezőnyt. Az erdélyiek számára kiírt 2000 méteres versenyen Appl Ferenc megérdemelten győzött, a résztvevők tisztességes helytállását szép szavakkal dicsérték. A vendégek 3000 méteres versenyén két budapesti versenyző indult, Lillits legyőzte Herbstert. A nemzetközi 5000 méteres versenyen Reininger megállt, hogy megvizsgálja kerekét, így Lurion legyőzte Hellert és Weiszt a sprintben. Az 5000 méteres főversenyt Wiegand, a tandem versenyt a Heller-Lurion páros, míg a nemzetközi 3000 méteres versenyt az

⁵⁶ Magyar Kerékpáros és Athletikai Sport, 1897. október 3.



A Kolozsvár-Arad verseny résztvevői (1897)

Forrás: Sport-világ albuma, 1899.



**Wiegand Rezső és Philipovich Emil
magyar kerékpárosok**

Forrás: Borbély Tibor, Kerékpáros ABC, Budapest, 1969.

esélytelen Weisz nyerte úgy, hogy megszökött a hírhedt ellenfeleitől. A hölgyek díjáért nagy küzdelem folyt, hiszen a két kolozsvári, Appl és Szentpétery az utolsó méterekig küzdött, így végül Lillits komoly hajrájára szükség volt a győzelemhez. Az 1000 méteres vigasz versenyen Heller diadalmaskodott.

Összegezve az eredményeket: három budapesti és négy külföldi, mindnyájan koruk híres versenyzői, versenyeztek a pénzdíjakért a helyiekkel szemben. A hét versenyző mindegyike nyert legalább egy első díjat, de két győzelemnél többet senki sem könyvelhetett el. A látvány siralmas volt, *a két engesztelhetetlen riválisnak mérkőzése elmaradt és Lurion és Reininger is megtették bizonyos számú köreiket, – persze a tüdők és a lábikrák legcsekélyebb megerőltetése nélkül – és az érte járó csengő aranyakat zsebre vágták, nem feletkezvén meg Weiszról, akivel barátságosan osztozkodtak...*⁵⁷ A szakértők számára a legszembetűnőbb csalást a 3000 méteres nemzetközi verseny kimenetele jelentette, ahol az esélytelen Weisznak si-

került elsőnek Ausztria és Magyarország legjobb kerékpárosai orra előtt.

Az eredmények miatt heves vita robbant ki a díjazáskor. A helyi vezetők közül sokan sérelmeztek, hogy a látottak alapján fölösleges ilyen versenyeket rendezni. A professzionális kerékpározás eszméje elbukott Kolozsváron, a nézők kifütyülték, a rendezők belátták, hogy ilyen produkciókra nincs szükség többet.

A kerékpáros egyesület 1898 tavaszán rangos versenyt rendezett, mind országúton, mind kerékpárpályán. Az országúti verseny Alsózsukról indult, a versenyzők Désen fordultak és Kolozsvárra érkeztek meg 100 km megtétele után. A versenyt az egyik legjobb budapesti versenyző, Gilemont Ferenc nyerte. Sikerének értékét növelte az, hogy előtte egy héttel megnyerte a budai hegymászó versenyt is. A pályaversenyeket két nappal később rendezték a Sétatéren, ahol a tribünök megteltek, a pályán kívülről is rengetegen követték a versenyt. 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

57 Uo.

Wesselényi István, az „árvízi hajós” báró Wesselényi Miklós unokája, győzött. Ezután következett a 5000 méteres főverseny, ahol Greiner legyőzte Kolozsvár leghíresebb kerékpárosát, a fiatal Appl Ferencet. A művészi versenyen Muskát gyönyörű produkcióval győzött, de a második helyezett fiatal báró 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 Appl és az MTK-s Greiner óriási csatát vívott, végül a kolozsvári kerékpáros győzött a nézők agy örömeire.⁵⁸

A lelkes ifjúság Appl 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 bronz-érmet szerzett sportoló, aki elnyerte a kolozsvári hölgyek különdíját is, *derekasán sporthírt szerzett intézetünknek*.⁵⁹

⁵⁸ Ellenzék, 1898. május 23.

⁵⁹ A kolozsvári bentlakással összekötött Kereskedelmi Akadémia tizenkilencedik évi értesítője az 1896-97. tanévről. Szerk. Kiss Sándor igazgató,

1898. júliusában ismét rangos versenyt szerveztek, ezúttal az Aradi Kerékpár Club rendezésében, a Kolozsvár-Arad közötti 310 kilométeres távon. A 21 versenyző szombaton, július 9-én, délután 5 órakor startolt a Feleki tetőről. A startot Bartha Gergely, a kolozsvári kerékpárosok kapitánya adta meg, dr. Farkas Géza, Vermes Lajos, Gámán Dezső, Kuskó István, dr. Istvánffy Gyula és Dunky Ferenc jelenlétében, Dunkyék az indulás előtt a csoportot fényképeken is megörökítették.

Már az indulás után nyilvánvalóvá vált, hogy Gillemot Ferenc, a nagy esélyes, Papp Ferenc és Baumler Ede kiemelkednek a mezőnyből. Marosillyénél a három versenyző eltévedt, és negyven kilométeres kitérővel közel 2 órás idővesztéssel tértek vissza a helyes útra. Ennek ellenére elsőként érkeztek Aradra, a végeredmény pedig a sprintnél dőlt el. Nagy meglepetésre a legyőzhetetlennek hitt Gillemotot Baumler Ede megelőzte. Harmadiknak az MTK versenyzője, Papp Ferenc, negyediknek pedig Krempels József érkezett. A legjobb eredményt elérő erdélyi sportolók: a kolozsvári Szentpétery hetedik, a nagy-

Kolozsvár, 1897, 137.



Baumler Ede

Forrás: Sport-világ albuma, 1899.

váradi Kubinyi nyolcadik, az aradi Grabner pedig kilencedik helyen végzett.⁶⁰

A verseny érdekessége, hogy a győztes 20 óra 33 perc alatt teljesítette a távot úgy, 4 órán át szakadt az eső, az út sáros volt, a táv nagy részén a szél szemből fújt és eltévedtek Marosillyénél. A táv magyar rekordja ez időben 20 óra 5 perc volt, ezt kis szerencsével megdönthette volna a győztes.

1898. szeptember 8-án a kolozsvári kerékpáros egylet Kolozsvár-Nagyvárad országúti versenyt

60 Magyar Kerékpáros és Athletikai Sport, 1898. július 16.

szervezett 150 kilométeres távon. A 13 benevező közül 9 álltak rajthoz. Appl Ferenc győzött, megelőzve a nagyváradi Kubinyi Lászlót és a kolozsvári Barátossy Benczit. A győztes 8 óra 13 perc alatt teljesítette a távot, az aránylag gyenge időeredményt az időjárási viszonyokkal magyarázták. *Verseny alatt viharszerű szél fújt s ennek tulajdonítható a gyenge idő. Többen egy óráig voltak kénytelenek gyalogolni a rossz utakon.*⁶¹

61 Magyar Kerékpáros és Athletikai Sport, 1898. szeptember 16.

**Pofsa Sándor kerékpáros fényképe –
Dunky műterme, 1894**

Forrás: Magyar Sportmúzeum





AZ ELSŐ KERÉKPÁR.

Bemutatta az E. K. É-cstélyn Dunky Elek

Dunky Elek

Forrás: Kerékpáros Turista, 1900/1.

KERÉKPÁROS KÖRÖK KOLOZSVÁRON

A Kerékpáros Egyleten kívül más kisebb körök is alakultak az 1890-es években. A Kereskedelmi Akadémiában a tanintézmény vezetősége felkarolta a sport lelkes űzőit, és raktárt biztosított számukra, ösztönözve őket a versenyzésre. Nem csoda, hogy az 1890-es évek végének legjobb kerékpárosa is e tanintézet csoportjából került ki. Az Erdélyi Kárpát Egyesület turisztikai tevékenységként támogatta a kerékpározást, emellett népszerűsítő rendezvényeket is szervezett.

A Kereskedelmi Akadémia kerékpáros köre

A kolozsvári Kereskedelmi Akadémia városunk rangos tanintézete volt, ahol az intézet megnyitásától kezdve a vezetőség felkarolta a testnevelés és a sport űzését szervezett keretek között. Kiss Sándor igazgató fontosnak tartotta, hogy *intézetünkben a testi nevelés teljes és hű kísérője a szellemi nevelésnek – bizonyos erkölcsi biztosíték a későbbi*

*felőttebb életkorra nézve.*⁶² Első lépésként biztosították a kötelező testnevelés oktatását a városi Tornavivódában, ahol szerződött tornatanár oktatott. Az intézet udvarán játszótérrel hozták létre, melyet rendszeresen felújítottak, az intézet pedig rendelkezett vívóteremmel és biliárdasztallal is.

Sport terén a Kereskedelmi Akadémia három szempontból is nagyon fontos: 1894-ben Hangay Oktáv, az intézet tanára és sportkörének elnöke, hatására a diákok egy köre meghonosította városunkban a „lábszánkózást”, a sít. Emellett 1904-től az intézet labdarugó csapata a város legjobbjára volt, megnyerte az első kerületi bajnokságot is.

Az intézetben 1896-ban kerékpáros csapat alakult, melynek 54 tagja volt, rendelkezett egy kis szobával is, ahol a kerékpárokat tárolni lehetett. Tagjai közül kiemelkedett Appl Ferenc többszörös

⁶² A kolozsvári bentlakással összekötött Kereskedelmi Akadémia tizenhetedik évi értesítője az 1894-95. tanévről. Szerk. Kiss Sándor igazgató, Kolozsvár, 1895. 71.

versenygyőztes, aki Kolozsvár legjobb kerékpárosa ebben az időszakban. Mellette helyi szinten szép eredményei voltak Birkás Lajosnak, Henzel Sabinnak, Káhán Izidórnak, Krisik Lajosnak, Frieder Gézának, Sotter Sándornak, Schreithofer Jánosnak, Vadkerti Gyulának, Zaparkanszky Árpádnak, Bernáth Nándornak, Ransburg Ernőnek és Rosenthal Jakabnak⁶³.

A kis csapat, melyet „Kerékpár klubnak” neveztek el, kerékpárosainak száma sajnos megcsappant az 1899/1900-as tanévtől a bevezetett kerékpár adó miatt. Az 54 tagból csak 28 maradt, a 12 koronás adó miatt 1900/01-es tanévben már csak 27-en kerékpároztak, ezután pedig e sport eltűnt az intézeti versenyekből.

Az Erdélyi Kárpát Egyesület kerékpáros osztálya

Az Erdélyi Kárpát Egyesület (EKE) 1891-ben alakult, célja a szervezett formában gyakorolt természetjárás és más turista rendezvények szervezése volt.

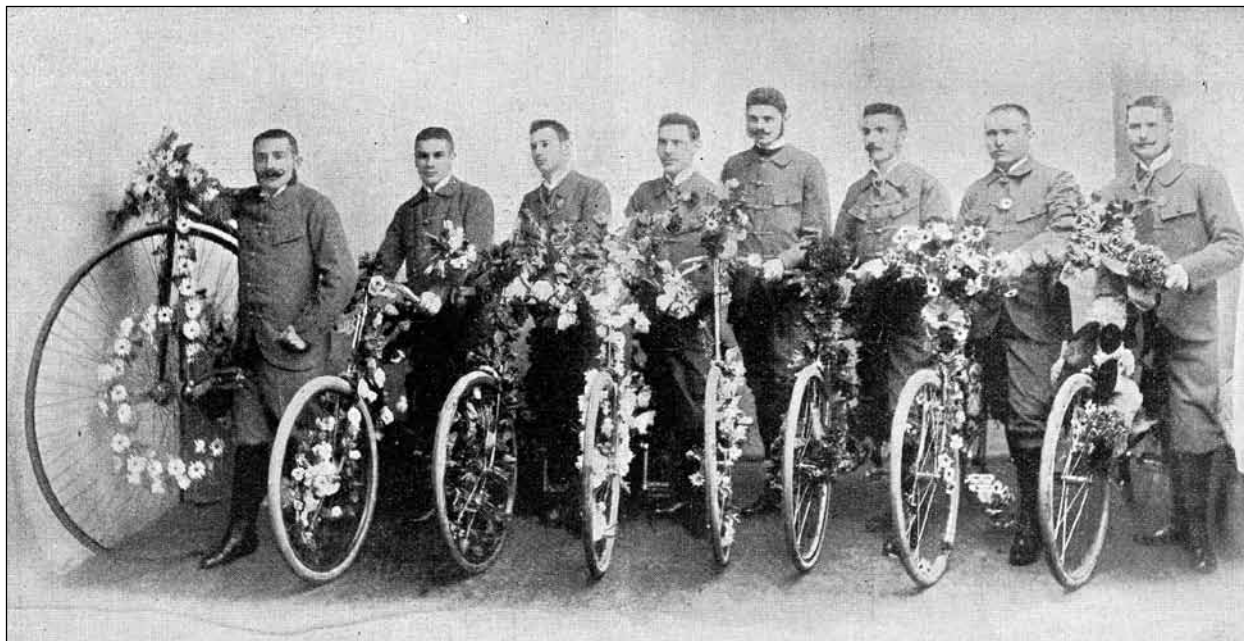
63 A kolozsvári bentlakással összekötött Kereskedelmi Akadémia tizenkilencedik évi értesítője az 1896-97. tanévről. Szerk. Kiss Sándor igazgató, Kolozsvár, 1897, 137.

A kerékpár elterjedésével az egyesület vezetősége belátta, hogy e közlekedési eszköz új lehetőséget jelent a turisták számára, ezért megalapította a kerékpáros szakosztályt, melynek célja *a kerékpárosoknak turista célokra való felhasználása, a kerékpáros turistaság gyakorlása és minél szélesebb körben való terjesztése*⁶⁴ volt. Ennek érdekében az egyesület társas összejöveteleket, kirándulásokat és kisebb-nagyobb körutakat rendezett az évek során. A szakosztályt az EKE felépítése szerint szervezték meg: egy központi vezérosztály irányította a városokon, kisebb településeken működő köröket.

A vezérosztály elnökévé dr. Török Imrét, alelnöké pedig dr. Szádeczky-Kardoss Gyula egyetemi tanárt és Békéssy Károly laptulajdonost választották. Balogh Benedek egyleti titkár szerkesztésében az EKE kerékpárosai kiadták lapjukat, a Kerékpáros turistát, amely az Erdély folyóirat melléklete volt. Itt közölték beszámolóikat útjaikról, rendezvényeiről, illetve a kerékpáros újdonságokról.

A szakosztály elsősorban turista célokat szolgált, és nem jelentett konkurenciát versenyzés,

64 Kedves sporttársak! Az EKE felhívása. Kerékpáros turista, az Erdély melléklete, 1. 1898, 1.



Az Erdélyi Kárpát Egyesület kerékpárosainak 1900-as virágkorzója

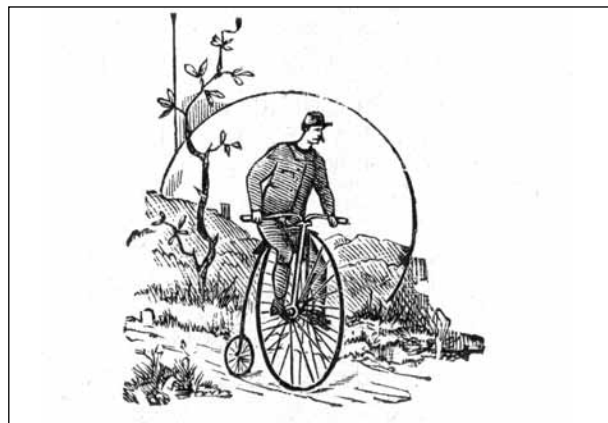
Balról: Csizhegyi Sándor, Bakk Sándor, Sreithofer János, Hutter Gerő, Müller Béla, Hanz Samu, Szolga Ferenc, Balázs Ferenc

Forrás: Kerékpáros Turista, II. évf, 1. szám



A Kerékpáros Turista kiadvány fejléce

versenyszervezés szempontjából az erdélyi kerékpáros egyesületek számára. A megalapításkor felhívást intéztek a Kolozsvári Kerékpáros Együlethez, amelyben sürgették az együttműködést a közös törekvésekben. A kapcsolatfelvételen kívül semmilyen közös rendezvényt nem sikerült rendezni, elsősorban a kerékpáros egylet távolmaradása miatt. Az egyesület képviselői úgy érezték, hogy az EKE konkurencia számukra, hiszen kedvezményes körülmények között hozta létre a kerékpáros osztályt, ha valaki EKE-tag, akkor bármilyen feltétel nélkül a kerékpáros csoport tagja lehetett. A nagy népszerűségnek örvendő EKE nagyobb vonzóerővel bírt, mint a kerékpáros egylet, a kolozsvári polgárok túlnyomó része viszont nem engedhette meg magának anyagi szempontból, hogy két egyesület tagja legyen.



Illusztráció a Kerékpáros Turistában

Forrás: Kerékpáros Turista, 1898/1.

Az EKE kerékpáros osztálya több, rangos eseményt szervezett. 1900 január 25-én táncos estély keretében a tánc megnyitása előtt egy érdekes esemény zajlott le: Kovács Géza felolvasást tartott a kerékpár fejlődéséről, bemutatva néhány régi szerkezetet. Különösen tetszett a régibb szerkezetű angol kerékpár, amelyen Dunky Elek angolnak öltözve hajtott végig a termen. A tanulságos felolvasás után gyönyörűen feldíszített kerékpárokkal virágkorzó volt. Az EKE legjobb kerékpárosai, Csizhegyi Sándor, Bakk

A Hirschfeld család egy kerékpáros virágkorzón

Forrás: Hirschfeld család hagyatéka



Sándor, Sreithofer János, Hutter Gerő, Müller Béla, Hanz Samu, Szolga Ferenc és Balázs Ferenc festői egyenruhában vonultak feldíszített kerékpárjaikon a Rákóczi-induló hangjai mellett a terembe és betanult merész fordulataikkal bámulatba ejtették a közönséget.⁶⁵ A nagy sikerű mutatvány után következett a tánc, amely reggelig tartott, a mulatság pedig szép anyagi hasznot hozott az egylet számára.

Kolozsvár híres szülöttje volt dr. Hegedűs Gábor, aki 1898 és 1902 között a magyar kormány kereskedelmi tárcáját vezette. Hegedűs 1865-ben érettségizett Kolozsváron a Református Kollégiumban, majd 1875-től országgyűlési képviselővé választották. Kiváló sportember és sportvezető volt fiatalokorában, majd képviselői és miniszteri mandátuma alatt bőségesen támogatta városát, valamint a kolozsvári és a református kollégiumi sportéletet.⁶⁶

1900 nyarán a miniszter Kolozsváron tartózkodott, osztálytársaival, ismerőseivel találkozott, egyúttal a kolozsvári polgárokkal is, akik körében népszerű volt. Kolozsvári tartózkodása tiszteleté-

re a nőegylet ünnepi műsort rendezett, amelyen az EKE kerékpárosai az ő tiszteletére „kerékpáros virágkorzót” rendeztek – 40 kerékpáros felvonult a virágokkal feldíszített kerékpárokkal a sétatéren a miniszter tiszteletére. A felvonulást az Erdély folyóirat kerékpáros melléklete mutatta be: az elnököt követék a felvonulásban a hölgyek, a hölgyek után hajtott Csizhegyi Sándor gyopárral díszített magas gépen, utána jött az EKE csinos egyenruhába öltözve, mint egy 20 főből álló csoport s azután következett az egyenruhátlanok csapata, mely éppen változatosságánál fogva volt festői. Legköltségesebb és munkásabb díszítés volt a hölgyeké után a Böjte, Tomán és Steckel urak kerékpárján. Legötletesebb volt a Fabini és Vizi urak gépje. Az előbbié tűzok mada-
rat, az utóbbi szélmalmost ábrázolt. A virágkorzó harmadik felvonását zavarta a szitálni kezdő irigy eső és midőn látta, hogy még attól sem ijednek meg a kerékpárosok, záporba ment át, hogy a miniszter és Kolozsvár közönsége a negyedik felvonulásban ne gyönyörködhessek.⁶⁷

65 Kerékpáros-estély. Kerékpáros turista, Az Erdély melléklete, 1, 1900, 7.

66 Killyéni András, A kolozsvári sportélet életrajzi gyűjteménye (1818-1918). Kolozsvár, 2006, 66-67.

67 Kerékpáros virágkorzó. Kerékpáros turista. Az Erdély melléklete, 2, 1900, 19-20.

KERÉKPÁR EGYESÜLETEK

A BÁNSÁGBAN, ERDÉLYBEN ÉS PARTIUMBAN

Az 1890-es évektől a kerékpározás láza meghódított az erdélyi, bánsági és partiumi városokat. Egymás után alakultak az egyesületek, amelyek kisebb-nagyobb versenyeket szerveztek, a nagyobb városokban pedig kerékpárpályák is épültek.

Aradon már az 1880-as évek végén a városban tartózkodó német biciklisek oktattak. 1892-ben az Aradi Torna Egylet keretében megalakult a kerékpáros kör, 1895-ben pedig az Aradi Kerékpár Klub, melynek elnöke Tedeschi Viktor volt. 1897-ben alakult a Mateor kerékpáros egyesület, amelynek első elnöke Joó Béla volt.

Temesváron 1886-tól kerékpároztak, 1892-ben megalakult a Temesvári Kerékpáros Egylet, 1895-ben pedig a Velocitas Kerékpár Egylet. Az új egyesület 1897. augusztus 20-án megnyitotta a külföldi minta alapján elkészített 333,33 méter hosszú pályát, amelynek érdekessége, hogy a bejáratot úgy

oldották meg, hogy a biciklisek országúti verseny esetén behajthassanak a pályára, így a hosszú távú versenyek érkezését is megrendezhették a pályán.

A bánságban 1895-ben alakult a „Villám” Lugosi Kerékpár Egylet, 1896-ban alakult a béga-szentgyörgyi és a lippai kerékpáros egyesület, 1897-ben pedig az oravicai „Acélkerék” Kerékpár Egylet alakult meg. Emellett 1897. szeptember 19-én a karánsebesi egyesület megnyitotta 333,33 méter hosszú ellipszis alakú pályát.

A brassói kerékpárosok 1887-ben alakították egyesületüket, a Villám Vasparipa Egyletet. Az egyesületnek a belvárosban 1600 négyzetméteres gyakorlótere volt. Nagyszebenben 1890-ben alapították a Bicycle Clubot, 1896-ban pedig a Kerékpár Egyesületet, melynek első elnöke Sachsenheim Arthur volt. A Marosvásárhelyi Kerékpáros Egylet 1888-ban alakult, a Fogarasi Kerékpáros Egylet 1895-ben, a dési

Szamosmenti Kerékpáros Egylet, illetve a Medgyesi Kerékpár Egylet 1896-ban. Nagyváradon 1894-ben alapították a Nagyváradai Kerékpáros Egyletet, amely a millennium alkalmával, 1896-ban rendezte az első nagyszabású versenyét.⁶⁸

⁶⁸ Korchmáros Kálmán, A Kerékpáros és Athletikai Sport Naptára 1898, Budapest, 1898, 68-101.

1899-re Magyarország-szerte 116 egyesület működött. Erdélyben ekkorra Kolozsváron, Temesváron, Karánsebesen, Lugoson, Aradon és Nagyváradon alakítottak ki kerékpárpályákat. Közülük a legmodernebb a temesvári volt, amelyet magas fordulói, gyorsasága és stabilitása miatt Európa legjobb versenyterei között tartottak számon.⁶⁹

⁶⁹ Molnár Géza, A kerékpározás kézikönyve, Budapest, 1897, 55.

KERÉKPÁR-FORGALMAZÓK

A kerékpárok magas árai miatt az 1880-as években még kevesen vásároltak ilyen jellegű közlekedési eszközt. Ez volt az egyik oka, amiért a városi polgárok „furcsa szemmel” figyelték és különcöknek tartották a kerékpárosokat. 1887-ben Kolozsvár 30 000 lakosának 12 kerékpárja volt, 1897-ben már 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 kerékpárnak mindig magas ára volt, ezért 1898-ban a kerékpáros egyesület ajánlotta a tagoknak, hogy a kerékpárgyártóktól vásároljanak, vagy többen összegyűlve Amerikából rendeljenek biciklit maguknak. 1898-ban egy „vagyont”, 200-300 forintot, fizetett ki Kolozsváron egy vásárló, ha kerékpárt akart, ezért pedig egy gyenge minőségű, többnyire osztrák gyártmányú kerékpárt kaphatott. Az egyesület ajánlata az alábbi volt: ha összegyűl egy minimum 10 darabos rendelés, akkor ezt érdemes Amerikából hozatni, hiszen ott már 10-15 dollárért (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 vásárolni⁷⁰.

De kik volt ezek a „kupecsek” városunkban és milyen áron árulták a kerékpárokat? Kolozsváron három kerékpár-forgalmazó üzlet reklámoztatta magát a XIX. század végén: Bernáth Ede Sándor üzlete a Széchenyi téren volt a Szamos-híd lábánál, Grósz Frigyes üzlete a Főtéren volt, míg a Tauffer Ferenc utóda üzlet a Belközép (Deák Ferenc, ma Eroilor) utcában volt. Mellettük Vici Endre és Balogh József is működtetett kisebb kereskedést.

Bernáth E. Sándor belföldi és külföldi kerékpárokat is forgalmazott, reklámja szerint *elvem kevés haszon és nagy forgalom*. Nagy hangsúly fektetett reklámjaira, amelyekben bemutatta a kerékpáros szolgáltatásait. *Kerékpárt ne vegyen addig senki, míg meg nem nézte az új 1899 évben érkeztek, és sok cél-szerű újításokkal ellátott bel és külföldi kerékpárjaimat;*

70 Ellenzék, 1898. március 1.



A Széchenyi téri Babos-palota, a hídfőnél Bernáth E. Sándor üzlete

Forrás: Kolozsvári Egyetemi Könyvtár

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 (két személyes) 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 felszereléseket tartok mindig raktáron, az összes javításokat pedig célszerűen berendezett gép és mechanikai műhelyemben a lehető legrövidebb idő alatt készítettem el.⁷¹ Emellett Bernáthtól kerékpárt kölcsönözni is lehetett.

Grósz Frigyes 125 és 300 forint közötti árakkal forgalmazott különböző típusú kerékpárokat az Adria, Schladitz, Peugeot, Beeston és Noricum, illetve Champignon és Patria láncnélküli kerékpárokat, emellett Grósz volt a Continental-gumik erdélyi képviselője. Külön hangsúlyt fektetett az Adria típusú kerékpárok forgalmazására, amelyről reklámjában megtudhatjuk, hogy *finom angol anyaguk-, csinos*

⁷¹ Bernáth Ede Sándor reklámjai megjelentek az Ellenzék 1898. július 6, valamint az 1899. május 25. számában



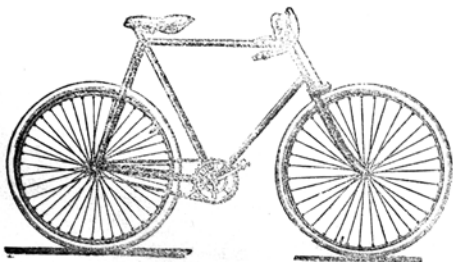
Bernáth Ede Sándor korabeli reklámja a helyi sajtóban

Forrás: Ellenzék napilap

kiállításuk-, szilárd építésük-, óraműszerű pontos szerkezetük- és könnyű járásuk folytán a kontinens legjobb kerékpárjait is felülmúlják, és melyekért két évi jótállás-, az első idényben ingyen javítás biztosítatik.⁷²

⁷² Grósz Frigyes reklámjai megjelentek az Ellenzék 1898. április 22, valamint az 1899. május 24. számában

Használjon ön fegyverkereket !



Különös előnye: utólérhetlen könnyű járás (megerősítés nem létezik.)
Steyeri fegyvergyár, a világ legnagyobb kerékpár-gyára.
 335. 2—6. Árjegyzék ingyen és bérmentve!
 Magyarországi vezérügynökség: Kann és Heller czégnél Budapest.
 Képviselet és raktár: **Taufer Ferenc utóda Kolozsvárt.**

Taufer Ferenc korabeli reklámja a helyi sajtóban

Forrás: Ellenék napilap

Taufer Ferenc Utóda elsősorban az angol gyártmányú kerékpárokat forgalmazta: a Coventry-i Premier gyár kerékpárjait, valamint a steyeri fegyvergyár gépeit. Szintén Taufernél lehetett vásárolni Dürkopp-féle Diana kerékpárokat, amelyek az 1867-ben alapított híres német bicikli, motorbicikli és autógyárban készültek⁷³.

⁷³ Taufer Ferenc Utóda reklámjai megjelentek az Ellenék 1898. április 1, valamint az 1899. április 14. számban

KERÉKPÁROK!

125 FORINTTÓL * * * 300 FORINTIG!!

Csakis elsőrangú és elismert minőségű gyártmányok.

Raktáron:



ADRIA
 SCHLADITZ
 PEUGOT
 BEESTON

NORICUM
 lánc nélküli kerék!!
 CHAMPION
 PATRIA

405.16—*

kerékpárok!

Continental-gummi erdélyrézsi vezérképviselősége.

Kényelmes fizetési feltételek.

Kerékpár felszerelések nagy raktára

Kerékpár-iskolámban,

a torna-vívoda zárt kerthelyiségében, mely a legkényelmesebben van a csúdra berendezve, a kerékpározást 2 fűtő mellett, a legelőrebb idő alatt bárki megtanulhatja.

Nagy mechanikai műhely. — Tűzomlórozás és nickelés!

GROSZ FRIGYES

Nagyvárad Kolozsvár Beszterce
 Bazár-szoros. Főút. Pa-utca

Taufer Ferenc korabeli reklámja a helyi sajtóban

Forrás: Ellenék napilap

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

A KERÉKPÁRADÓ

A kerékpár elterjedésével a sportszerből közlekedési eszköz lett. Ezt kihasználva a nagy városok vezetői úgy döntöttek, megadóztatják a kerékpár-tulajdonosokat. Franciaországban 1893-ban, Olaszországban 1897-ben vezették ezt be országos szinten, Magyarországon viszont községi adóként volt nyilvántartva és a forgalmasabb városokban alkalmazták.⁷⁴

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 ez az összeg 10 koronára nőtt. Mindazok, akik kifizették az

adót egy számtáblát kaptak, amelyen a város címe szerepelt, ezt a táblát a kerékpárra kellett tenni és csak így lehetett közlekedni. Akinek nem volt ilyen tábla a kerékpárján azt a rendőrök megbüntették.⁷⁵

Kolozsváron a kerékpáradónak a bevezetése nagy felháborodást okozott a biciklisek körében. *A hajdan kincses, ma deficites Kolozsvár jobb ügyhöz méltó gyorsasággal sietett a kerékpárokat megadóztatni* – jelent meg egy kerékpáros-melléklet hasábjain 1899-ben.⁷⁶ Az 1899. július elsején bevezetett adót a város vezetősége többféleképpen magyarázta: volt, aki azzal indokolta a döntést, hogy a kerékpár tönkreteszi az utakat, volt, aki a befolyó összeget az utak javítására szánta. Ennek ellenére – bár egy év alatt szép összeg gyűlt a városi kasszába – az utak javításával senki sem foglalkozott.

⁷⁴ Révai nagy lexikona. 11, Budapest, 1914, 494.

⁷⁵ Kósa László, A közúti közlekedés szabályozása 1872–1945 között, különös tekintettel Budapestre. Bolyai szemle, 1998, 3, 84–107.

⁷⁶ Kerékpáradó Kolozsvárt. Kerékpáros turista. Az Erdély melléklete, 1. 1900, 5.

A kerékpárosok felháborodását növelte az a tény, hogy az adózás határozata szerint a nem használt kerékpárok után is fizetni kell, különben 50 korona pénzbírságot is kiszabhatott a rendőrség, ha megtalálta a kerékpárt. Ennek a döntésnek a halatán sokan próbálták gépeiket sürgősen eladni. Akiknek ez nem sikerült, azok jól eldugták otthon gépeiket, nehogy valaki rátaláljon.

Kolozsvár kerékpárosai is csatlakoztak az országos szinten szervezett tiltakozó felvonulásokhoz, emellett helyi jellegű megmozdulásokat is szerveztek annak érdekében, hogy meggyőzzék a belügyminisztert, törölje el az adót. Egy korabeli kerékpáros anekdotát dr. Mező Ferenc jegyzett 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?”*⁷⁷

A kerékpározás fellendülésének köszönhetően 1898-ban már ezret is meghaladta a kolozsvári biciklisek száma. Az adó bevezetése után sokan eladták vagy eldugták gépeiket, így 1899-re már csak 408 kerékpárra fizettek adót Kolozsváron. Az eljárás

ugyanaz volt itt is, mint Budapesten: a kerékpáros kifizette az adót, cserében egy pléhtáblát 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 bujkálva a rendőrök elől 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.*⁷⁸

A kerékpáradó Magyarországon nem érte el célját, viszont a kerékpáros egyleteket tönkretette. A magyar kerékpárosok legnagyobb része a művelt középosztályból került ki, számukra a kerékpározás elsősorban szabadidősportot jelentett. Az adó bevezetésével e kategória legnagyobb része félretette, eladta a kerékpárját, emellett nagyon kevesen vásároltak már újat. Ez jelentette a kerékpársport legnagyobb törését: a sport, amely 1898-ig egy-

⁷⁷ Mező Ferenc, *A sport a humor tükrében*, Testnevelés, 1938, 656.

⁷⁸ Ellenzék, 1899. október 2.

re jobban terjedt a középosztály körében, komoly anyagi hasznot hozott az állam részére a vámdíjak beszedéséből. Ez a haszon 1899 után megcsapant, helyette viszont az kerékpáradóból származó jövedelem csak töredékét tette ki. A kerékpáradó évente 10 000 forintot hozott az állami kasszába.⁷⁹

Az adó bevezetése megtörte a kerékpáros pályasportot, amely szinte megszűnt. Az egyletek

elsősorban a tagdíjaiból, illetve a rendezvények belépődíjaiból gazdálkodtak. A kerékpárosok sora távoztak az egyletekből, az egyletek felbomlottak, a versenypályákat pedig lebontották. 1882 és 1897 között Magyarország szerte 97 kerékpárpálya épült, a XX. század elejére viszont csak a budapesti Millenáris pálya maradt meg.

⁷⁹ Szittya Rezső, A magyar kerékpársport vázlatos története, Budapest, 1944, 6-7.

A KERÉKPÁR EGYLET MEGSZÜNÉSE

A XX. század elejére több tényező negatívan befolyásolta a kerékpáros egyelt működését. A nagy adó megtörte a sport iránti lelkesedést, emiatt az egyletből egyre többen álltak ki, új tagot pedig alig lehetett megnyerni az egylet számára. A kerékpárok magas ára csak növelte a kerékpározástól és az egylettől való eltávolodást. Az egylet már nem tudta biztosítani egyik alapcélkitűzését, a kerékpárosainak védelmét. A rendőrök valósággal üldözték a bicikliseket, a bérkocsisok, fiákeresek figyelmetlensége pedig állandó balesetveszélyt jelentett. Emellett egy általános ellenszenv is létezett a polgárok körében, akik alkalmatlan és veszélyes szerszámnak tartották.

Az egylet számára a nagy gondot a kerékpárpálya tervezett lebontása jelentette. Egyre többen hangoztatták, hogy a pályának nincs helye a Sétatérben, nem illik a park arculatába, ne hosszabbítsák meg a bérleti szerződést. A városi tanács figyelmébe is több hasonló előterjesztést ajánlottak ez időben. Kolozsvár város törvényhatósági bizottsága

tegnapelőtt tartott közgyűlésén foglalkozott egyebek közt a sétatár kibővítésének kérdésével is. Aztán a tanácskozás eredményében létrejött egy határozat, amely ugyan tartalmaz holmi kijelentés vagy utasítás félélt, ámde nem tartalmaz megoldást. Abban ugyanis mindenki megegyezik, hogy Kolozsvár egyetlen üdülő helye a sétatér valójában nem elég kiterjedésű ahhoz, hogy a szükségleteknek megfeleljen. Ehhez járul még az a meggondolatlan cselekedet, hogy annak idején egy darabját odaadták az állatkiállítás céljaira, egy másik darabot pedig átengedtek a kerékpárosoknak versenytérre való használatra. Így jutottunk oda, hogy az akkori intézők bölcsessége alaposan megsűkítette sétatérünk kiterjedését, s most már minduntalan annak kibővítéséről – mint közszükségletről – beszélünk. A tegnapelőtt tartott közgyűlésen hozott határozatról nehogy azt higgye valaki, hogy azt a dolgot előbbre viszi. Mert mi van abban az ominózus határozatban? Egyéb semmi, mint az, hogy a város figyelemmel lesz a sétatérrel szomszédságos telkeken történő építkezésekre és ily alkalmakkor hol

innen, hol onnan lecsíp egy darabkát s oda ragasztja a sétatérhez. Csak hogy egy baj van a dologban, hogy a sétatérrel szomszédos telkek egyike sem esik utcavonalba, azon tehát építkezni sem fognak. Így hát vajmi kevés alkalmá lesz a hatóságnak, hogy innen vagy amonnan lecsípendő darabkákkal kiegészítse a sétatér hiányait. Tessék első sorban az állatkiállítást és a kerékpáros-versenypályát onnan eltávolítani, úgyis mindkettőnek letelt már az ideje, mely alatt használni voltak jogosultak, ezzel egyelőre a kérdés gyakorlati és eredményes megoldást nyer.⁸⁰

Dr. Haller Károly ekkor újabb javaslatot tett a pálya megmentése érdekében, de – amint azt Kuzskó István lejegyezte – ez azonban nem akadályozta meg már azt sem, hogy rossz szemmel nézzék a különben senkinek sem ártó sétatéri versenypályát. Dr. Haller jelles tervet eszelt ki. Ajánlatba hozta a városnak, hogy a pálya köröndjét belülről is lássák el kerítéssel. Kívül lépcsős felüljárót készítsenek, hogy a közönség a belső területre bármikor bejuthasson s onnan kényelme-

sen szemlélhesse a gyakorlatokat s bent játszhasson. Az egylet ezt örömmel fogadta el...⁸¹

Mindezek ellenére a Sétatér Egylet kérésére a városi tanács elhatározta a kerékpárpálya lebontását 1903-ban. Ehhez hozzájárult, hogy az adó miatt már senki sem használta, senki sem kelt védelmébe. 1903. áprilisában nekifogtak a bontásnak, bár több év lelkes munkássága, sikerek és rangos versenyek sora, országos szintű elismerés kötődött e pályához.⁸² Korának egyik legmodernebb, az erdélyi kerékpáros sportélet központja tűnt el egyik napról a másikra, hogy helyette több helyet nyerjen a sétatér. Sajnos a mindenkori városvezetés azóta sem elemezte egy új kerékpárpálya létesítését a város bármely pontján.

Ezeknek a tényezőknek a hatásaként a Kolozsvári Kerékpáros Egylet tíz évi működés után megszűnt, vele együtt véget ért egy korszak, megmaradt viszont a közlekedési eszköz és megszületett egy versenysport.

81 Emlékkönyv dr. Haller Károly működéséről. Negyven éves tanári jubileuma alkalmából kiadta az ünnep-rendező bizottság. Kolozsvár, szerkesztette Kuzskó István, Kolozsvár, 1906, 159.

82 Ellenzék, 1903. április 18.

80 Ellenzék, 1899. január 4.



A Platz család tandemjével (1920-as évek)

Forrás: Hirschfeld család hagyatéka



Farkas Sándor (jobb oldalon) és barátja a 1920-as években

Forrás: Farkas András közlés

FELHASZNÁLT IRODALOM

- A Kolozsvári Atlétikai Club III. Évkönyve (1890). Kolozsvár
- A kolozsvári bentlakással összekötött Kereskedelmi Akadémia tizenhetedik évi értesítője az 1894-95. tanévről (1895). Kolozsvár
- A kolozsvári bentlakással összekötött Kereskedelmi Akadémia tizenkilencedik évi értesítője az 1896-97. tanévről (1897). Kolozsvár
- A Kolozsvári Bycikle Klub kötelező szabályai (1888). Kolozsvár
- A Kolozsvári Kerékpáros (Bicycle) Egylet alapszabályai (1890). Kolozsvár
- A Kolozsvári Kerékpáros Egylet módosított alapszabályai (1897). Kolozsvár
- A magyar sport reneszánszának története 1896-tól napjainkig (1932). Budapest
- A sport krónikája (1992). Budapest
- Emlékkönyv dr. Haller Károly működéséről. Negyven éves tanári jubileuma alkalmából kiadta az ünnep-rendező bizottság (1906). Kolozsvár
- Istvánffy Gyula (1894). A kerékpárosság kézikönyve. Budapest, 1894
- Killyéni András (2006). A kolozsvári sportélet életrajzi gyűjteménye (1818-1918). Kolozsvár
- Killyéni András (2009). A kolozsvári sportélet hőskorának képes története. Kolozsvár
- Kő András (1980). Drótszamar. Póráz nélkül – a kerékpárról. Budapest
- Korchmáros Kálmán (1898). A Kerékpáros és Athletikai Sport naptára. Budapest
- Kósa László (1998). A közúti közlekedés szabályozása 1872–1945 között, különös tekintettel Budapestre. Bolyai szemle, 1998
- Megemlékezés Borbély Györgyről. Erdély bajnoka – a Csányi-kultusz apostola, Borbély György 1860-1930 (2000). Zalaegerszeg

Mező Ferenc (1938). A sport a humor tükrében. Testnevelés, 1938
Révai nagy lexikona (1911). 11. Budapest
Siklóssy László (1928). A magyar sport ezer éve. II. Budapest
Siklóssy László (1929). A magyar sport ezer éve. III. Budapest
Szittya Rezső (1944). A magyar kerékpársport vázlatos története. Budapest
Zuber Ferenc (1934). Az atlétika története Magyarországon. Testnevelés, 1934

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Ezúton szeretném megköszönni mindazoknak, akik kutatásomat, illetve e könyv megjelenését segítették, anyagilag támogatták. A kötet megjelenését a MOL Románia vállalat, Ferencz I. Szabolcs ügyvezető igazgató, illetve Felméri Erzsébet PR koordinátor tették lehetővé. Köszönöm az Agressione Group-nak, illetve Cosmin Pavel vezérigazgatónak, valamint Elekes Istvánnak az anyagi támogatást.

Köszönettel tartozom továbbá Kő András sportújságírónak, dr. Szikora Katalin tanszékvezetőnek, doktori témavezetőmnek, illetve dr. Szakály Sándor egyetemi tanárnak, akik szakmai tanácsokkal segítették munkámat.

Megköszönöm a kolozsvári Egyetemi Könyvtár, Kolumbán Judit és Bodnár Róbert, illetve a Magyar Sportmúzeum, dr. Szabó Lajos igazgató és Farkas Ágnes segítségét, Kiss Gézának, Galaczi Júliának és Fehér Árpádnak a tanácsadást, Fülöp Zoltánnak a tipográfiai kivitelezést, Szedilek Csabának pedig a nyomtatásban és kivitelezésben nyújtott segítséget.

TARTALOM

Múltidéző • 7

Előszó • 9

A kerékpár őse • 11

Kerékpártípusok a XIX. század végén • 13

A kerékpározás kezdetei Magyarországon • 16

Bolyai Farkas triciklije • 19

A kerékpár megjelenése Kolozsváron • 20

Az első kerékpáros csoport megalakulása • 22

Vermes Lajos helye a kolozsvári sportéletben • 26

A kerékpárversenyek meghonosodása Kolozsváron • 30

A KAC kerékpár körének versenyzői • 34

Neves kolozsvári kerékpárosok • 40

Az első kolozsvári atlétika- és kerékpárpálya • 46

Borbély György Párizsig biciklizik • 50

A Kolozsvári Kerékpáros Egylet megalakulása •	53
Dr. Haller Károly, Kolozsvár legnagyobb sportszervezője •	56
Borbély György újabb biciklis útjai •	59
Az első magyar nyelvű kerékpáros szakkönyv •	62
A Kerékpáros Egylet sétatéri versenypályája •	65
A profizmus kérdése a magyar és a kolozsvári kerékpáros életben •	69
Kolozsváron is versenyző híres magyar kerékpárosok •	73
A Kerékpár Egylet aranykora •	76
Kerékpáros körök Kolozsváron •	89
Kerékpár egyesületek a Bánságban, Erdélyben és Partiumban •	95
Kerékpár-forgalmazók •	97
A kerékpáradó •	101
A Kerékpár Egylet megszűnése •	104
Felhasznált irodalom •	108
Köszönetnyilvánítás •	110